Geographie

Das Stadtbild von Bochum

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde
der Philosophischen und Naturwissenschaftlichen Fakultät
der Westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster

vorgelegt von

Wilma Schumacher
aus Bochum.

1937

Druck: Heinrich Pöppinghaus o. H.-G., Bochum-Langendreer.

Tag der mündlichen Prüfung: 20. März 1936.

Dekan: Herr Prof. Dr. J. Trier.
Referent: Herr Prof. Dr. L. Mecking.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meiner Mutter

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547223_0106

Gliederung.

Seite:

Einleitung: Aufgabe, Ziel und Grundlagen der Arbeit . . . 1

Erster Teil: Grundlagen für das Stadtbild von Bochum . . . 4—21

I. naturgegebene Grundlagen:
1) Lagebedingungen 4
2) Geologische Verhältnisse 6
3) Relief 9

II. vom Menschen geschaffene Grundlagen:
1) Übersicht über die geschichtliche Entwicklung . . . 12
2) Wirtschaftliche Entwicklung 15
3) Werden der Großstadt 18

Zweiter Teil: Die Landschaft des Bochumer Raumes in ihrem Aufbau 22—56

I. Elemente des Landschaftsbildes im Bochumer Raum:
1) Aufteilung der Fläche 22
2) bebaute Fläche 23
a) Wohn- und Geschäftsgebiet 23
b) Industriefläche 28
c) Gesamtcharakteristik der bebauten Fläche . . . 31
d) die verschiedenen Siedlungstypen im Gesamtraum . 31
3) Grünflächen 32
a) Art und Verteilung der Grünflächen über das Gesamtstadtgebiet und ihr Verhältnis zum Relief . . . 32
b) Gliederung der Grünflächen nach besitzrechtlichen Verhältnissen und nach der Beziehung zur Siedlung . . 33
Verbandsgrünflächen,
landwirtschaftlich genutzter Industriebesitz,
Erbhöfe.
4) Verkehrsbänder im Stadtbild 35
a) Straßen 35
b) Eisenbahnen 40
c) Straßenbahnen 41
5) Veränderungen im Stadtbild als Landschaftselement . . 42

Seite:

II. Beziehungen der Elemente zueinander:
1) bebaute Fläche und Bevölkerung 45
2) Verhältnis von Industrie zur Siedlung und zum Verkehrsnetz 47

III. Einteilung der Elemente nach ihrer Bedeutung für das Landschaftsbild 49

IV. Bewußte Gestaltung des Bochumer Raumes durch Großplanung 53

Dritter Teil: Landschaftliche Räume im Stadtbild von Bochum . . 57—69

I. Aufteilung des Bochumer Großraumes in 12 gesonderte Landschaftsräume nach dem Vorherrschen bestimmter Bildelemente und nach der wirtschaftlichen Struktur 57

II. Beziehung der Räume zueinander
1) nach der Wirtschafts- und Siedlungsstruktur . . . 67
2) nach der räumlichen Lage 68

Schluß: Der Großraum als landschaftliche Gesamterscheinung . . 69

Einleitung.

Aufgabe, Ziel und Grundlagen der Arbeit.

Die Stadtlandschaft von Bochum, im Mittelpunkt des rheinisch-westfälischen Industriegebietes gelegen, ist ein Ausschnitt der Industriegroßlandschaft, welche sich zwischen Ruhr und Lippe, Hamm und Mörs erstreckt und durch Zechen und Hüttenwerke, starke Siedlungsballung und große Verdichtung des Verkehrsnetzes ihr charakteristisches Gepräge erhält.

Bochum ist erst seit der Mitte des vergangenen Jahrhunderts im Zuge der Industrialisierung zu einer Bergbau- und Eisenstadt emporgewachsen. Das heutige Siedlungsbild in seiner landschaftlichen Erscheinungsform darzustellen und dabei die gestaltenden Faktoren zu kennzeichnen und herauszuheben, ist Aufgabe vorliegender Arbeit.

Zumeist ist das Ziel von Untersuchungen über Städte des Industriegebietes die Darstellung der Wirtschaftskräfte und ihrer Entwicklung; selbst geographische Arbeiten verlegen ihre Zielsetzung stark nach dieser wirtschaftlichen Seite. Dabei bleibt das durch diese Kräfte landschaftlich Gestaltgewordene unberücksichtigt. Gerade aber der landschaftliche Ausdruck des Gebietes mit seiner Zerrissenheit des Siedlungsbildes, seinem Ineinander von städtischer, ländlicher und Industriesiedlung prägt den Unterschied zu anderen Landschaften und Stadtbildern [1]) Deutschlands, nicht so sehr der Industrie- und Wirtschaftscharakter als solcher.

Als Einzelraum der Großlandschaft des Industriegebietes hat die Stadt in ihrem Siedlungsaufbau Anteil an den bestimmenden Landschaftselementen des gesamten Reviers und spiegelt so im kleinen Ausschnitt die Struktur des großen Raumes wider. Das gilt um so mehr, weil Bochum wegen seiner großen Fläche in die Hauptlandschaftszonen des Reviers hineinragt, in die alte südliche Zone, stärker reliefiert, den industriellen Westen und den landwirtschaftlich bestimmten Norden mit modernen Zechen und Kokereianlagen.

Andererseits erschwert diese innige Verflechtung mit dem Gesamtgebiet eine geographisch klare Abgrenzung der Stadtlandschaft. Aus diesem Grunde

[1]) Vgl. z. B. die Arbeit von E. Wever: Das Stadtbild von Stuttgart. Ein siedlungsgeographischer Versuch. Stuttgart 1924, welche ein geschlossenes Stadtbild zur Grundlage hat, das nach seinem „baulichen, bevölkerungs-, wirtschafts-, handels- und verkehrsphysiognomischen Bild" dargestellt wird.

Seite:

II. Beziehungen der Elemente zueinander:
1) bebaute Fläche und Bevölkerung 45
2) Verhältnis von Industrie zur Siedlung und zum Verkehrsnetz 47

III. Einteilung der Elemente nach ihrer Bedeutung für das Landschaftsbild 49

IV. Bewußte Gestaltung des Bochumer Raumes durch Großplanung 53

Dritter Teil: Landschaftliche Räume im Stadtbild von Bochum . . 57—69

I. Aufteilung des Bochumer Großraumes in 12 gesonderte Landschaftsräume nach dem Vorherrschen bestimmter Bildelemente und nach der wirtschaftlichen Struktur 57

II. Beziehung der Räume zueinander
1) nach der Wirtschafts- und Siedlungsstruktur . . . 67
2) nach der räumlichen Lage 68

Schluß: Der Großraum als landschaftliche Gesamterscheinung . . 69

Einleitung.

Aufgabe, Ziel und Grundlagen der Arbeit.

Die Stadtlandschaft von Bochum, im Mittelpunkt des rheinisch-westfälischen Industriegebietes gelegen, ist ein Ausschnitt der Industriegroßlandschaft, welche sich zwischen Ruhr und Lippe, Hamm und Mörs erstreckt und durch Zechen und Hüttenwerke, starke Siedlungsballung und große Verdichtung des Verkehrsnetzes ihr charakteristisches Gepräge erhält.

Bochum ist erst seit der Mitte des vergangenen Jahrhunderts im Zuge der Industrialisierung zu einer Bergbau- und Eisenstadt emporgewachsen. Das heutige Siedlungsbild in seiner landschaftlichen Erscheinungsform darzustellen und dabei die gestaltenden Faktoren zu kennzeichnen und herauszuheben, ist Aufgabe vorliegender Arbeit.

Zumeist ist das Ziel von Untersuchungen über Städte des Industriegebietes die Darstellung der Wirtschaftskräfte und ihrer Entwicklung; selbst geographische Arbeiten verlegen ihre Zielsetzung stark nach dieser wirtschaftlichen Seite. Dabei bleibt das durch diese Kräfte landschaftlich Gestaltgewordene unberücksichtigt. Gerade aber der landschaftliche Ausdruck des Gebietes mit seiner Zerrissenheit des Siedlungsbildes, seinem Ineinander von städtischer, ländlicher und Industriesiedlung prägt den Unterschied zu anderen Landschaften und Stadtbildern [1]) Deutschlands, nicht so sehr der Industrie- und Wirtschaftscharakter als solcher.

Als Einzelraum der Großlandschaft des Industriegebietes hat die Stadt in ihrem Siedlungsaufbau Anteil an den bestimmenden Landschaftselementen des gesamten Reviers und spiegelt so im kleinen Ausschnitt die Struktur des großen Raumes wider. Das gilt um so mehr, weil Bochum wegen seiner großen Fläche in die Hauptlandschaftszonen des Reviers hineinragt, in die alte südliche Zone, stärker reliefiert, den industriellen Westen und den landwirtschaftlich bestimmten Norden mit modernen Zechen und Kokereianlagen.

Andererseits erschwert diese innige Verflechtung mit dem Gesamtgebiet eine geographisch klare Abgrenzung der Stadtlandschaft. Aus diesem Grunde

[1]) Vgl. z. B. die Arbeit von E. Wever: Das Stadtbild von Stuttgart. Ein siedlungsgeographischer Versuch. Stuttgart 1924, welche ein geschlossenes Stadtbild zur Grundlage hat, das nach seinem „baulichen, bevölkerungs-, wirtschafts-, handels- und verkehrsphysiognomischen Bild" dargestellt wird.

wird die kommunalpolitische Stadtgrenze [2]), die einen verhältnismäßig einheitlich gebildeten Wirtschaftsraum umschließt, für das geographisch zu untersuchende Gebiet herangezogen.

Durch eine erklärende Beschreibung der einzelnen Formelemente in ihrer Verteilung über den Raum und ihren Beziehungen zueinander sollen die geographischen Gesetzmäßigkeiten im Aufbau der Stadtlandschaft von Bochum aufgewiesen werden.

Wenn man den gestaltenden Triebkräften dieser komplexen Erscheinungsform nachgehen will, muß man verschiedene Wissensgebiete mitberücksichtigen. So erfordert die Darstellung des gegenwärtigen Stadtbildes, welches Ausdruck der Kräfte der Zeit und der Vergangenheit ist, auch eine entwicklungsgeschichtliche Betrachtungsweise; denn jede Entwicklung verläuft im Raum und in der Zeit. Die Geschichte — als Zeitwissenschaft — ist jedoch für die Geographie — als Raumwissenschaft — nur so weit heranzuziehen, als sie die Verteilung der Einzelelemente im Raum erklärt.

Weiterhin ist es unerläßlich, geologische Tatsachen zu berücksichtigen, wenn dadurch wesentliche Grundlagen der Wirtschaftsentwicklung verständlich werden und auch in gewissem Sinne eine Erklärung der Oberflächengestaltung des Raumes geboten wird. Fragen der architektonischen Raumgestaltung greifen in den Bereich des Städtebaues und müssen deshalb, soweit sie das Stadtlandschaftsbild beeinflussen, mit herangezogen werden. Industrieentwicklung und heutiges Wirtschaftsleben müssen fernerhin betrachtet werden. Die Verkehrswissenschaften lösen die Fragen des Verkehrswesens durch verschiedene Verbände, die mit organischer Gestaltung des Gesamtgebietes beauftragt sind.

Viele geographische Arbeiten über das Ruhrgebiet gehen näher auf das Klima einzelner Orte ein, es kann jedoch bei Bochum im Rahmen dieser Arbeit übergangen werden, da es sich nicht um ein spezielles Klima mit besonderer landschaftlicher Auswirkung und anderem Charakter als bei den übrigen Städten des Reviers handelt.

Immer jedoch wird in folgenden Ausführungen der geographisch-landschaftliche Gesichtspunkt im Vordergrund stehen.

Für den Bochumer Raum scheint eine eingehende Darstellung der hydrographischen Verhältnisse nicht erforderlich zu sein, da z. B. die kleinen Bäche im Landschaftsbild heute fast völlig zurücktreten. Dagegen ist mit den Anlagen zur Regelung der Vorflutverhältnisse ein eigener neuer Bildfaktor für die Bergbaustadt entstanden.

Nach der Darstellung der naturgegebenen und der durch den Menschen — denn der Mensch mit seiner Geschichte ist in stärkstem Maße Formbildner der Stadtlandschaft — bedingten Grundlagen für das Stadtbild von Bochum wird

---

[2]) Vgl. W. Koch: Die Gemeindegrenzen und ihr historischer Wert in: Mitteilungen des Reichsamts für Landesaufnahme 1934/35, Nr. 5. Koch betrachtet den geschichtlichen Einfluß auf die stark an die Naturgrundlagen gebundenen Gemeindegrenzen und berücksichtigt besonders den Einfluß der Industrie auf die Grenzgestaltung der Gemeinden.

durch Betrachtung der einzelnen Siedlungselemente, ihrer Stellung im Raum und ihrer Beziehung zueinander eine Analyse des zunächst unübersichtlich und regellos erscheinenden Stadtbildes gegeben. Die Synthese, welche die Einzelzüge zu bildhafter Einheit zusammenschließt, soll durch eine landschaftliche Darstellung des Gesamtraumes, der sich nach verschiedenen Gesichtspunkten in städtisch, industriell oder landwirtschaftlich bestimmte Einzelräume mit ihren entsprechenden Mischtypen aufgliedert, erreicht werden.

Diese Arbeit stützt sich auf Untersuchungen im Gelände, Literatur und Kartenmaterial. An Literatur steht eine Fülle von wirtschaftlich gerichteten Arbeiten über Einzelstädte und Einzelprobleme des Industriegebietes zur Verfügung. So liegen für die Stadt Bochum neben geschichtlichen besonders auch wirtschaftliche Bearbeitungen vor. Landschaftlich-geographische Arbeiten fehlen für den Bochumer Raum und sind für das rheinisch-westfälische Industriegebiet überhaupt nur in geringer Zahl und dann noch zumeist als kleinere Abschnitte in anders gerichteten Werken vorhanden.

Außerdem stützt sich folgende Darstellung auf statistisches und kartographisches Material sowie mündliche Auskunft der Ämter der Stadt Bochum, wie z. B. Stadtarchiv, Stadterweiterungsamt, Straßenbau-Abteilung, Siedlungsamt, Baupolizeiamt, Grundstückamt, Amtsgericht, Erbhofamt, Statistisches Amt u. a.

Über die Fragen der Großstadtplanung erteilten die übergeordneten mit der Gesamtplanung des Ruhrgebietes beauftragten Verbände, wie Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk und Ruhrverband Auskunft und gestatteten die Einsicht in ihr Kartenmaterial.

Zur Veranschaulichung der Einzelelemente des Stadtbildes werden Typenbeispiele durch Fotos und Zeichnungen gegeben, wobei die Fülle der Erscheinungsformen eine Auswahl der notwendigen und charakteristischen Beispiele bedingte.

Erster Teil:

Grundlagen für das Stadtbild von Bochum.

I. naturgegebene Grundlagen.

1) Lagebedingungen.

In der Industriegroßlandschaft des Ruhrgebietes nimmt Bochum mit einer Fläche von 12 132,81 ha den Raum ein zwischen den Stadtlandschaften von Dortmund im Osten und Essen im Westen, zwischen der Ruhr im Süden und dem Emschergebiet mit Rhein-Herne-Kanal und Herne im Norden. Das rheinisch-westfälische Industriegebiet gliedert sich in drei deutliche, geographisch und verkehrstechnisch bedingte Streifen, die von Süden nach Norden aufeinanderfolgen: das Ruhrflußgebiet, das Niederschlagsgebiet der Emscher und das Niederschlagsgebiet der Lippe[3]). Alle drei sind Träger einer entsprechenden Hauptstädtezone: Ruhr-, Emscher- und Lippelinie.

Die Bochumer Stadtlandschaft ist ein Glied der Ruhrlinie; das ist „die Zone der augenblicklich höchstentwickelten Stadtkerne mit sinkendem Bergbau und zunehmender Tendenz nach Vervollkommnung der Industrie hochwertiger Produkte“[4]), im Gegensatz zur Emscherlinie als der „Zone der Mittelstädte“ und zur Lippelinie, der „Zone neuer Stadtansätze“[5]).

Die Ortslage[6]) von Bochum wird durch den Höhenzug des Haarstranges bestimmt, in dessen Hügelland das Stadtgebiet in einer Durchschnitts-

---

[3]) Grundlagen für die Neuregelung der kommunalen Grenzen im Ruhrgebiet, herausgegeben von P. Kanold, Hannover und C. Pirath, Stuttgart, Berlin 1928, S. 9.

[4]) Damit ist besonders die auf der Kohle fußende Industrie der Nebenproduktengewinnung mit großen Kokereien und ausgedehnten Nebenproduktengewinnungsanlagen und fernerhin die eisenverarbeitende Industrie mit Stahlwerken und Maschinenfabriken gemeint.

[5]) P. Kanold und C. Pirath (1928), S. 42.

[6]) Bei der Betrachtung der geographischen Lage einer Siedlung muß man mit H. Wagner (Lehrbuch der Geographie, Leipzig 1922, 3. Bd., S. 855) u. a. unterscheiden zwischen Orts- und Verkehrslage. Die Ortslage, welche ursprünglich für die Entstehung einer Siedlung entscheidend war, ist die Lage der Siedlung zu ihrer allernächsten Umgebung, ihr Verhältnis zu den Oberflächenformen, zum Boden und zur Bewässerung. Die Verkehrslage einer Siedlung, ihr Verhältnis zur weiteren und weitesten Umgebung, ist ausschlaggebend einmal für die Anlage der städtischen Siedlungen, weiterhin für das Wachstum der Städte. Die Verkehrslage löst

höhe von 100 m eingebettet ist. Die Zone des Haarstranges ist wegen ihrer offenen Lage und des fruchtbaren Mergelbodens schon früh ein Hauptsiedlungsstreifen gewesen.

Am Kreuzungspunkt zweier alter Handels- und Heerstraßen, die aus dem Rheingebiet zur Weser und zum Münsterland führten [7]), ist Bochum entstanden. Diese günstige Verkehrslage [8]) ließ schon zu Beginn des Mittelalters eine geschlossene Siedlung entstehen. Die Gründe für die bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts geringe Bedeutung der Stadt sind geographisch-historischer Art und werden bei Betrachtung der geschichtlichen Entwicklung der Stadt näher aufgewiesen.

Im vergangenen Jahrhundert, der Zeit des industriellen und wirtschaftlichen Aufschwungs, ist die Verkehrslage der ausschlaggebende Faktor für das Wachsen der Städte geworden.

Wenn auch Bochum erst 20 Jahre später als seine Nachbarstädte Essen und Dortmund den Anschluß an das Eisenbahnnetz fand [9]), was sich in der Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung dieser Jahre deutlich widerspiegelt, so liegt die Stadt jedoch heute an der Hauptverkehrslinie des Reviers, an der Strecke Berlin—Dortmund—Essen—Köln und ist in den Wirtschaftsorganismus des Ruhrgebietes durch ein Netz von Nebenbahnen einbezogen, das die Verbindung mit Gelsenkirchen—Buer, Essen und Wanne herstellt. Die gleiche Aufgabe der engen Verbindung mit dem Gesamtruhrgebiet erfüllt in Ergänzung zum Eisenbahnnetz das System der Verbandsstraßen, das im heutigen Zeitalter der Motorisierung des Verkehrs von zunehmender Bedeutung ist.

---

also die Siedlung erst aus ihrer Gebundenheit und setzt sie über den Raum der Gemarkung hinaus mit ferner gelegenen Stellen der Erdoberfläche in Verbindung. Ist die Ortslage im besonderem Maße abhängig von der Bodengestaltung, so zeigt aber auch die Verkehrslage eine gewisse Abhängigkeit von den Hauptzügen der Landschaftsformen.

[7]) Den genauen Verlauf dieser alten Verkehrslinien weist F. Darpe: Geschichte der Stadt Bochum, Bochum 1880 bis 1891, nach. Es handelt sich um die von Wiesdorf a. Rh. nach Solingen und Elberfeld bei Blankenstein über die Ruhr, dann über Bochum und Recklinghausen bei Haltern über die Lippe, sodann nach Münster führende Straße, die zu Münster in eine über Ibbenbüren nach der Jahde laufende Hauptstraße einmündete. Die wichtigste aber ging von Ruhrort aus, hielt sich zwischen Ruhr und Emscher und erreichte über Steele, Essen, Bochum den eigentlichen Hellweg bei Kastrop. (F. Darpe, S. 3 f.) Heute geben Maarbrücke, Maarbrückerstraße, Bongard-, Beck- und Kastroperstraße die Richtung des Haupthellwegs im Bochumer Stadtgebiet an.

[8]) Auf der Karte „Darstellung derjenigen Niederrheinisch-Westphälischen Gegenden so zwischen Lahn, Ästenberg, Istenberg, Lippe und Rhein liegen" von Eversmann um 1800 sind diese beiden Straßen noch als einzige Hauptstraßen für Bochum eingetragen.

[9]) Im „Neuesten Eisenbahnatlas von Deutschland, Belgien und den Niederlanden", Nürnberg 1850, wird die Lage Bochums zum damaligen Eisenbahnnetz dargestellt. Die Karte gibt wieder, daß Bochum als einzige der wichtigeren Städte des Ruhrgebietes noch nicht von einer Eisenbahnlinie berührt wird.

Ein feinverzweigtes Netz von Straßenbahnen, das für den Berufsverkehr wichtig und für den Siedlungsaufbau des Gesamtgebietes mitbestimmend ist, stellt die Verkehrsverflechtung im engeren Stadtraum und seiner nächsten Umgebung her. Die Einordnung der Stadt in das Netz der Verkehrsbänder des Ruhrgebietes beleuchtet am besten die Gunst der heutigen Verkehrslage von Bochum. Allerdings fehlt eine wichtige Verkehrsmöglichkeit, die wegen der Erzzufuhr für die Eisenindustrie besonders wichtig ist; es fehlt der Anschluß an eine Wasserstraße. Dieser Mangel einer Wasserverbindung erklärt die im Hinblick auf das ganze Ruhrgebiet verhältnismäßig geringe Zahl von Hochöfen [10]), welche einen Maßstab für die Eisenschwerindustrie darstellt, obgleich Bochum mit einem hohen Prozentsatz an der Gesamtkohlenförderung des Reviers beteiligt ist [11]).

Das Bochumer Schwerindustriegebiet ist nicht so günstig zur nördlichen Kanalverbindung gelegen wie das von Dortmund und Essen, auch die Siedlung hat sich nicht so stark nach Norden entwickelt; deshalb ist Bochum nicht als ausgesprochene „Ruhremscherstadt" zu bezeichnen. Diese hätte im „Norden Anschluß an den verkehrswirtschaftlich wichtigen Rhein-Herne-Kanal an der Emscher", dehnt sich im Süden bis zur Ruhr, deren Umgebung die „natürliche Erholungsstätte der Industriebevölkerung bildet und für die Anlage von Wohnsiedlungen Raum bietet" [12]).

2) Geologische Verhältnisse.

Der Hauptfaktor, der die Entwicklung der Siedlung bestimmte, ist die Kohle. Denn die Kohlevorkommen ermöglichten den bodengebundenen Bergbau, und dieser zog wieder die Eisenindustrie nach sich.

Die Stadtlandschaft von Bochum liegt im niederrheinisch-westfälischen Steinkohlengebiet [13]) am Nordrand des ehemaligen variscischen Gebirges [14]). Das produktive Steinkohlengebirge [15]) wurde durch „Schub-

---

[10]) Vgl. Anzahl der Hochöfen in den einzelnen Stadtgebieten. In Dortmund sind 19 Hochöfen, in Gelsenkirchen-Buer 5, in Mülheim-Ruhr 3, in Bochum 4, in Hattingen 2, in Oberhausen 10, in Moers-Land 10, in Hamborn 8, in Krefeld 2, in Duisburg 23 Hochöfen. Entnommen P. Kanold und C. Pirath (1928, S. 11). Diese Aufstellung zeigt deutlich die Bedeutung des Wasserweges für die Eisenindustrie; denn Dortmund, Oberhausen, Hamborn, Duisburg und Moers mit großer Hochofenzahl haben günstige Wasserverbindungen.

[11]) Im Jahre 1929 betrug die Förderung der Bochumer Zechen ca. 12 % der Gesamtförderung des Rheinisch-Westfälischen Industriebezirkes.

[12]) W. Goch: Die Entwicklung Gelsenkirchens zur Industriegroßstadt 1850 bis 1922. Diss. Münster 1925 (ungedruckt).

[13]) Vgl. Übersichtskarte von P. Kukuk, Abb. 15.

[14]) Vgl. Lepsius: Geologische Karte des Deutschen Reiches 1:500 000, Blatt 12, Sektion Münster und P. Kukuk: Das niederrheinisch-westfälische Steinkohlengebiet (Ruhrrevier) 1926 (ohne Ort), S. 100.

[15]) Die Gebirgsmächtigkeit des aufgeschlossenen produktiven Karbon beträgt nach P. Kukuk: (P. Kukuk: Unsere Kohlen, eine Einführung in die Geologie der Kohlen

kräfte aus südlicher Richtung“ [16]) in eine Reihe von WSW nach ONO streichender Falten mit Sätteln und Mulden [17]) gelegt. Auf den Bochumer Stadtraum entfallen Gebiete des Stockumer Sattels und in großer Ausdehnung der südwestliche Teil der Bochumer Mulde [18]). Außerdem gibt es eine große Anzahl von Spezialfalten [19]), von denen sich Oberstiepeler Mulde, Baaker Mulde, Mulde von Marianne und Steinbank und Engelsburger Mulde als bergbaulich aufgeschlossene Mulden unterscheiden lassen [20]). In den Mulden häufen sich besonders die abbauwürdigen Flöze. Aus den tektonischen Verhältnissen des Kohlengebirges erklärt sich die verschiedene Teufe der Zechen und die ungleichmäßige Beschaffenheit der Kohleablagerungen. So nimmt der Gasgehalt der Kohle, welcher für die Gewinnung der Nebenprodukte von Bedeutung ist [21]) (nach dem Anteil des Gasgehaltes wird eine Einteilung des produktiven Steinkohlengebirges vorgenommen [22])) von den unteren Schichten zu den oberen immer mehr zu, und da im Süden des Reviers die bloßgelegten unteren Schichten, welche stark entgast sind, abgebaut werden, findet man hier im Gegensatz zum Norden keine Kokereien.

Im Süden des Bochumer Stadtgebietes werden vorwiegend Magerkohlen abgebaut, die nur noch für den Hausbrand Verwendung finden, im Norden mehr Fettkohlen, die sich schon zur Verkokung eignen. Die Lagerung der Kohle ist für Art und Verteilung der Bergbaubetriebe, die dem Stadtbild das charakteristische Gepräge geben, entscheidend. Sie erklärt das

---

unter Berücksichtigung ihrer Gewinnung, Verwendung und wirtschaftlichen Bedeutung. Leipzig-Berlin 1920 „Natur und Geisteswelt“, Bd. 396, S. 65) wenigstens 3010 m, die Zahl der absolut bauwürdigen Flöze 46, mit zusammen 57 m Kohle = 2 bis 3 % des gesamten produktiven Karbon. Nach R. Bärtling: Erläuterungen zur geologischen Karte von Preußen, Lieferung 211, Blatt Bochum, Berlin 1923, S. 11) 3000 bis 3300 m, der Anteil der Flöze 2—2½ %.

[16]) Nach R. Bärtling (1923), S. 37, ist das Widerlager „gegen das die Schichten des Steinkohlengebirges zusammengestaucht wurden“ im Südosten (Sauerländer Masse) zu suchen.

[17]) Von Südost nach Nordwest folgen sich: Wittener Mulde, Stockumer Sattel, Bochumer Mulde, Wattenscheider Sattel, Essener Mulde, Gelsenkirchener Sattel, Emscher Mulde, Gladbecker Sattel, Lipper Mulde. Ihr Verlauf gibt u. a. die Karte der nutzbaren Lagerstätten Deutschlands 1:200 000 wieder. Vgl. u. a. R. Bärtling (1923) S. 37, P. Kukuk (1926), S. 100.

[18]) Vgl. Geologische Karte von Preußen und benachbarten deutschen Ländern 1:25 000 Berlin, Preußisch-Geologische Landesanstalt mit Erläuterungsheften. Blatt Bochum, Lieferung 211, hrsg. 1924; Blatt Essen, Lieferung 211, hrsg. 1924; Blatt Gelsenkirchen, Lieferung 307, hrsg. 1931; Blatt Herne, Lieferung 307, hrsg. 1931; Blatt Dortmund, Lieferung 143, hrsg. 1909.

[19]) R. Bärtling (1923), S. 41.

[20]) P. Kukuk (1926), S. 117.

[21]) Vgl. P. Kanold und C. Pirath (1928), S. 13: „Die chemische Verwertung der Kohle ist dazu angetan, dem Rheinisch-Westfälischen Industriegebiet ein neues und ergänzendes Gepräge zu geben“.

[22]) Auf Grund des Gasgehaltes unterscheiden R. Bärtling (1923) S. 11 und P. Kukuk u. a.: Mager- (1050 m; 5—20 % Gasgehalt), Fett- (730 m; 20—33 % Gasgehalt), Gas- (300 m; 33—37 % Gasgehalt) und Gasflammkohlengruppe (1000 m; 37—45 % und mehr Gasgehalt).

regionale Gebundensein der bergbaulichen Großbetriebe (mit den Kokereien und Nebenproduktenanlagen) an den Norden sowie der Kleinbetriebe an den Süden der Stadt. Das Steinkohlengebirge, von dem nur der kleine Teil des produktiven Karbondreiecks unmittelbar zu Tage ansteht, wird von einem nach Norden an Mächtigkeit zunehmenden Deckgebirge überlagert, das aus Kreideschichten (Cenoman, Turon, Emscher und Senon) und diluvialen Ablagerungen aufgebaut ist und an der Oberfläche verschieden verteilt fruchtbare Lehm- und Lößdecken [23]) enthält.

Petrographisch bestehen die Schichten des produktiven Karbon aus Sandstein, Schiefertonen, Konglomeraten und den wichtigen Steinkohlen und Eisensteinflözen [24]). An Masse überwiegen die Schiefertone, welche morphologisch gesehen im Relief des anstehenden produktiven Karbon, im südlichen Revier, die Einmuldungen bilden [25]), während in diesem Gebiet die harten Sandsteine und Konglomerate durch Erosion und Abtragung zu markanten Bergrücken herauspräpariert worden sind.

Der eigentliche Stadtkern von Bochum liegt am Nordrand des Dreiecks von anstehendem produktiven Karbon (Abb. 15). Der Nordrand wird durch schmale Streifen von Bochumer Grünsand [26]), einer aus „verschwemmten Glaukonitmassen“ [27]) bestehenden Facies des Cenoman, stellenweise kenntlich gemacht.

Durch diese Zwischenlage hat Bochum im Süden Anteil am flözführenden Karbon und wies daher wegen des leichten Abbaues hier schon früh Stollenbergbau [28]) auf, während die nördliche Hälfte des Stadtraumes erst mit der technischen Möglichkeit, die Kreidemergeldecke im Schachtbau zu durchstoßen, für den Bergbau erschlossen wurde.

Die Kreidemergelgrenze (vgl. Abb. 16) bedingt eine Zweiteilung des Reliefs, die sich im Stadtbild äußert.

Das Diluvium gestaltet die Terrassen an der Ruhr und in den Ruhrseitentälern [29]). Besonders die Mittelterrassen sind wegen ihrer Flächigkeit Ansatzpunkte für geschlossene Siedlungen, während das Alluvium die Talböden [30]) bildet.

---

[23]) Die entkalkten Teile des Löß bilden die Grundlage für die Ziegelindustrie, vgl. A. u. F. Franke: Geologisches Heimat- und Wanderbuch für den östlichen Industriebezirk, Dortmund 1925, S. 96 f.

[24]) R. Bärtling (1923), S. 7; A. u. F. Franke (1925), S. 63.

[25]) R. Bärtling (1923), S. 8.

[26]) Vgl. H. v. Dechen: Geologische Karte der Rheinprovinz und der Provinz Westfalen (37 Blätter 1:80 000, Berlin 1855 bis 1866) Sektion Wesel.

[27]) R. Bärtling: Geologisches Wanderbuch für den Niederrheinisch-Westfälischen Industriebezirk, Stuttgart 1913, S. 63.

[28]) Schmale anstehende Flöze sind in diesem Gebiet noch heute zu beobachten. Sie werden besonders bei Straßenarbeiten und Ausschachtungen für den Hausbau angeschnitten und sind bei fast allen Steinbrüchen zu sehen.

[29]) R. Bärtling (1923), S. 62.

[30]) Der alluviale Talboden der Ruhr hat eine Breite von etwa 1 km, die Talböden der kleinen Seitentäler (Olbach, Marbach, Goldbach etc.) weisen eine Breite der alluvialen Schichten von 100 bis 150 m auf.

3) Relief.

Für den siedlungs- und verkehrstechnischen Aufschluß eines Stadtraumes, für die eigentliche Stadtbildgestaltung, ist das Relief von maßgebender Bedeutung.

Einen guten Gesamtüberblick über die Oberflächenstruktur des Bochumer Raumes vermitteln die Luftbildaufnahmen im Maßstab 1:5000 [31]). Diese Photokarten verdeutlichen zunächst, daß es sich im Bochumer Stadtraum um ein verhältnismäßig stark reliefiertes Gelände handelt. Der tiefste Punkt mit 58 m liegt im NW (vgl. Abb. 16) und der höchste Punkt mit 196 m im S [32]), so daß für den ganzen Raum ein größter Reliefunterschied von 138 m besteht.

Trotz des im allgemeinen erheblichen Wechsels von Auf und Ab der Geländeformen läßt sich eine Zweiteilung in einen stark reliefierten südlichen Teil und einen schwächer reliefierten nördlichen Teil erkennen. Diesen Unterschied zwischen der flachwelligen Nord- und der stark bewegten Südhälfte zeigt besonders deutlich die Reliefkarte (Abb. 16), weil hier das Bebauungsbild mit seinem Spezialrelief der Häusermassen und hochragenden Industrieanlagen fortfällt.

Die Zweiteilung im Relief der Bochumer Stadtlandschaft wird hervorgerufen durch die Kreidemergelbedeckung, deren Südgrenze quer durch das Stadtgebiet verläuft (Abb. 16). Sie ist allerdings nicht durch eine Geländekante gekennzeichnet, bildet vielmehr — auf den ganzen Raum bezogen — einen Übergangsstreifen zwischen verschiedenartig reliefierter Nord- und Südhälfte.

Infolge der Überlagerung mit Kreide und Diluvialschutt ist die Nordhälfte flaches oder sanftwelliges Hügelland (Abb. 1), während der Südteil die charakteristischen Oberflächenformen des anstehenden produktiven Karbon aufweist. Hier heben sich die harten Werksandsteinbänke meist rückenartig [33]) aus dem Gelände hervor und sind ebenso wie die Täler in Längserstreckung entwickelt; fast sämtliche Rücken und Täler verlaufen im Streichen der karbonischen Schichten also von WSW nach ONO [34]).

Die Bergrücken sind vorwiegend mit Wald bestanden. Besonders starke Waldbedeckung zeigt der meist schroff abfallende Hangstreifen der Südseite [35]) (vgl. Abb. 2), während die dazwischenliegenden Schiefertone sanfte Gehänge

---

[31]) Luftbildkarten im Auftrag des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk in den Jahren 1925/26 von der Deutschen Lufthansa, Berlin aufgenommen.

[32]) Vgl. zu den einzelnen Höhenpunkten und Höhenunterschieden: F. Bolle: Am Maarbach und Olbach. Ein Heimatbuch für Bochum Stadt und Land, Bochum 1923, S. 46.

[33]) Diese Rücken heben sich auf der Reliefkarte deutlich heraus.

[34]) R. Bärtling (1923), S. 3.

[35]) Diese Vegetationsverhältnisse gelten für das ganze Gebiet des anstehenden produktiven Karbon nördlich der Ruhr, von Westhofen bis Mülheim.

und Senken bilden, die durch Ackerbau oder Wiesenwirtschaft ausgenutzt werden. Der Süden ist vorwiegend landwirtschaftlich orientiert. Fernerhin hat der flache Norden (Abb. 3) und Nord-Osten (Abb. 4) Agrarcharakter bis auf tiefeingeschnittene Erosionstälchen wie das mit Wald bewachsene Zillertal. Daneben sind große Bergbaubetriebe vorhanden. So ist die Verteilung von Ackerland und Wald in diesem verhältnismäßig kleinen und dazu städtisch bestimmten Raum an gegebene Geländeformen gebunden.

Im Süden der Bochumer Stadtlandschaft bilden die Rücken der Werksandsteinbänke, wie sie z. B. für die Karbonlandschaft von Stiepel charakteristisch sind [36]), die Hauptsiedlungslinien, so daß sich hier immer wieder die typische Silhouette des langgezogenen Kammes mit aufgesetzten weitständigen, häufig nur einzeiligen Häuserreihen wiederholt.

Die Ruhr und ihre Nebenbäche werden von Terrassen umsäumt, „die als Reste der zur Diluvialzeit entstandenen alten Talböden des Flusses anzusehen sind“ [37]). Sie beeinflussen das Landschaftsbild in bezug auf das Relief und auf die Siedlung, denn die Verflächungen der Terrassen boten schon früh Ansatzpunkte für Siedlungskerne [38]), wie z. B. Stiepel [39]) auf der Mittelterrasse. Während der Süden des Bochumer Raumes ein eigenartig unruhiges, schnell wechselndes Landschaftsbild aufweist, ist der Norden durch stärkere Verflächungen charakterisiert, welche die gegebenen Ansatzpunkte für das Hauptsiedlungs- und Industriegebiet sind. So liegt die eigentliche Stadt (vgl. dazu die alte Gemarkungslinie (Abb. 16), die noch heute mit Ausnahme einiger Randgebiete im südlichen Stadtteil Ehrenfeld mit dem Hauptbebauungsgebiet zusammenfällt) zwischen 80 und 100 m, also fast im Relieftiefsten, wenn man von der Geländesenkung nach NW bis auf 60 m hin absieht [40]). Nach N und besonders nach NO steigt das Gelände wieder bis auf 120 und 130 m an. Vom Mittelpunkt der Stadt, vom 36 m hohen Rathausturm aus kann man deutlich sehen, wie das Gelände nach allen Seiten ansteigt, und man gewinnt einen plastischen Eindruck davon, daß die Stadt im Reliefstiefsten liegt.

Die weiträumigsten Verflächungen zeigt der W und NW, wo sich Industrieanlagen größter Flächenausdehnung entwickelten [41]), wie z. B.

[36]) R. Bärtling (1913), S. 61 f.

[37]) R. Bärtling (1923), S. 4; vgl. auch H. Spethmann: Die Entstehung der Oberflächenformen des Ruhrreviers in „Düsseldorfer geographische Vorträge“, II. Teil, 1926, S. 11 ff.

[38]) Vgl. dazu K. Rüsewald: Siedlungskarten des Ruhrgebiets in „Düsseldorfer geographische Vorträge und Erörterungen“, I. Teil, 1926, S. 67. Die Terrassen im Steinkohlengebirge sind schon früh „bevorzugte Siedlungsgebiete“ gewesen.

[39]) Siehe Meßtischblatt Nr. 2577.

[40]) Die Lage des Hauptbebauungsgebietes an dieser Stelle zwischen 80 und 100 m ist historisch bedingt durch den Schnittpunkt der beiden Hauptwege, an dem die Siedlung entstand, wobei die West-Oststraße, der alte Hellweg, sich immer auf einer Höhe von etwa 100 m hielt. (Der Hellweg zieht sich auf dieser Höhe bis Unna hin.)

[41]) Vgl. die Karte über die landschaftliche Struktur des Bochumer Raumes nach den Erscheinungsformen der Siedlung und Wirtschaft, Abb. 23.

das Hochofenwerk, das Röhrenwalzwerk und die Geschoßfabrik des Bochumer Vereins. Hier im Westen des Stadtraumes liegt das reliefbestimmte Industriegebiet. Besonders die Eisenindustrie ist an den flächigen Westen gebunden, während im übrigen die Westlage der Industrie, die sich merkwürdigerweise in fast allen Städten des Ruhrgebietes wiederholt, wegen der durch die vorherrschenden Westwinde bedingten Ruß- und Rauchbelästigung des Hauptstadtteiles äußerst ungünstig ist. Die Lage der einzelnen Zechen ist rohstoffgebunden, im wesentlichen aber abhängig von der geschichtlichen Entwicklung, dem Felderbesitz, der Kohleablagerung und den ehemaligen Verkehrswegen. In Querenburg und Laer liegen die Zechen auf den Höhenrücken, passen sich aber dem jeweiligen Gelände gut an. So zieht sich z. B. die Zeche Dannenbaum I mit ihren Anlagen den Steilhang hinunter, wodurch eine eigenartige und in die Tiefe weisende Raumwirkung hervorgerufen wird (Abb. 2).

Im flachen Norden und dem vorwiegend flachen weiträumigen Osten liegen die Großschachtanlagen der Hauptbergbaugebiete: Gerthe, Werne (Abb. 4) und Langendreer.

Eine Gliederung des Reliefs wird, wie die Flugbildkarten besonders deutlich machen, durch das Netz der Straßen gegeben. So kann eine Straße z. B. an einer Geländekante entlanglaufen oder sich immer an eine bestimmte Höhenlinie halten, wie die Wittenerstraße (Abb. 2) oder die Markstraße in Wiemelhausen. Die west-ostgerichteten Längstäler bilden die Leitlinien für die Hauptwege im südlichen Gebiet, so daß sich eine „parallele Aufreihung von Siedlungskernen an diesen Hauptverkehrssträngen“ [42]) von Westen nach Osten entlang entwickelte. Demgegenüber sind bemerkenswerte Nord-Süd-Verbindungen nicht vorhanden, weil größere Täler in dieser Richtung, vor allem durchgehende Quertäler, fehlen [43]).

Auf Grund dieser Oberflächengestaltung ergibt sich eine erste horizontale Gliederung des Bochumer Raumes in vier Landschaftsräume von jeweils gleichartiger Reliefstruktur. Bei der Heranziehung feinerer Reliefunterschiede ließen sich allerdings noch weitere Gliederungen in kleinere Ausschnitte vornehmen.

In der Hauptsache unterscheiden sich folgende Großräume nach dem Relief (Abb. 17):

I) Der am stärksten reliefierte Süden mit vorwiegend ländlichem Charakter, mit alten Zechen und Werken, die sich dem Relief anschmiegen.

II) Das Hauptbebauungsgebiet im Reliefstiefsten.

III) Der ganz flache Westen und Nordwesten mit Industriegroßanlagen — vor-

---

[42]) H. Ehlgötz: Siedlungsaufgaben infolge Umgemeindung in Westfalen, in „Die westfälische Heimat“, 1930, S. 267.

[43]) Erst die umfassende Planung des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk sucht im Rahmen der Gesamtverkehrsplanung diesen Mangel zu beseitigen und durch Nord-Süd-Verbandsstraßen die notwendige Ergänzung zum Eisenbahnsystem, dem ebenfalls die Nord-Südverbindungen fehlen, zu schaffen.

wiegend Eisenindustrie — weiträumigen Charakters, die sich deutlich als Industrie-Eigengebilde aus der Landschaft herausheben.

IV) Der schwach reliefierte Norden und Osten mit den Großschachtanlagen, die als Grundzug dieser Zechenlandschaft hervortreten, obwohl hier das Ackerland nach flächenmäßigem Anteil bei weitem überwiegt.

II. Vom Menschen geschaffene Grundlagen für das Stadtbild von Bochum.

Neben den naturgegebenen Grundlagen müssen die vom Menschen geschaffenen Landschaftselemente in ihrer Bedeutung für das Stadtbild berücksichtigt werden, weil Aufbau und Aussehen der Stadt zum großen Teil ein Werk des Menschen und seiner Geschichte sind.

1) Übersicht über die geschichtliche Entwicklung.

Um die vielschichtige und komplizierte Struktur einer Stadtlandschaft im Industriegebiet zu verstehen, ist eine entwicklungsgeschichtliche Betrachtungsweise erforderlich.

Im Gebiet des Haarstranges bestimmen Dörfer, Städte, Streusiedlung, Hofgruppen, adelige Sitze und unbesiedelte Gebiete mit Wald, Heide, Bruch und Moor die Landschaft vor dem Einzug der Industrie — also bis um 1850[44]). An diese alten Siedlungsformen knüpfen die heutigen an[45]).

Der Siedlungsansatzpunkt für Bochum ist in einem karolingischen Königs- oder Reichshof[46]) zu sehen, der an einem bedeutsamen Kreuzungspunkt zweier alter Verkehrsstraßen erstand und zu „den karolingischen Höfen im Zuge des Hellwegs“[47]) gehörte. Für die Art der ersten Besiedlung dieses durch seine Lage bevorzugten Platzes war das Hofsystem maßgebend, so daß auch im heutigen Altstadtgebiet ursprünglich nur Einzelhöfe[48]) lagen.

Urkundlich wird Bochum erstmalig 1041 genannt, und zwar als Cofbokheim[49]). Früh war es Mittelpunkt einer eigenen Grafschaft und ist 1268 als

---

[44]) Vgl. über die ursprüngliche von der Industrie unberührte Landschaft H. Spethmann: Das Ruhrgebiet im Wechselspiel von Land und Leuten, Wirtschaft, Technik und Politik. 2 Bde., Berlin 1933, 1. Bd., S. 170.

[45]) K. Rüsewald (1926), S. 69.

[46]) F. Darpe (1888—1891), S. 22 f.

[47]) B. Kleff: Aus Bochums Werdegang, in „Die westfälische Heimat“, 1927, S. 163.

[48]) Vgl. Dr. Höfken: Alte Bochumer Höfe, in „Bochum, ein Heimatbuch für Stadt und Land“, 1925.

[49]) M. Seippel: Bochum einst und jetzt, Ein Rück- und Rundblick bei der Wende des Jahrhunderts, Bochum 1901, S. 4.

Veste erwähnt. Nachdem der Ort seit 1293 endgültig zur Grafschaft Mark gehörte, erhielt er um 1300 Stadtrechte[50]). Die eigentliche Verfassung der Stadt wurde im Jahre 1321[51]) gegeben. Als Siegel führten die Bürgermeister von Bochum ein mit der Öffnung nach rechts liegendes mit zwei Spangen geschlossenes Buch, welches Vorbild des Stadtwappens wurde, ein links gewendetes schwarzes Buch mit zwei Schließen im blauen Feld[52]).

Jahrhundertelang bleibt Bochum ein bescheidenes Ackerbürgerstädtchen von einigen 100 Einwohnern, dem „nur der Landadel aus der Umgegend der Stadt ein besonderes Gepräge gibt“[53]).

Einen guten Einblick in die Lebensweise und auch in das Stadt- und Landschaftsbild zur Zeit des Mittelalters gibt F. Darpe (1888—1891) S. 89:

„9 Uhr abends hörten die Wirte auf zu verzapfen; ein Spätling, der abends nach 9 Uhr noch die unbeleuchteten Straßen passierte, mußte sich mit einer Laterne versehen. Die spätere Stunde sah nur den Nachtwächter . . . Frühe Ruhe — frühe Thätigkeit: um 5 Uhr morgens blies während der Weidezeit der Kuhhirt, der die Kühe und Ziegen zur Vöhde trieb; um 6 Uhr folgte der Schweinehirt mit seinem Wecrufe. — An allem sehen wir, daß Bochum im Mittelalter die Natur eines ackerbautreibenden Städtchens nicht verleugnete. Um Landbesitz drehen sich alle gerichtlichen Kaufhandlungen. Die Acker um die Stadt sind mit alten Weiden oder Eichen umsäumt; Eichkämpe mit ihren bewaldeten Rainen lieferten Korn und Eichelmast für die Schweine, an Teichen und Tränken . . . boten alte Bäume willkommenen Schatten; überall, auch in Bau und Lage der weiß und schwarz getünchten Häuser bunte Mannigfaltigkeit, keine eintönige, große, baumlose Felder, keine einförmige hochragende Mietshäuser — das ganze ein Idyll, in das nur der Lärm des Hellwegverkehres mit seinen Vorspann benötigten keuchenden Lastfuhren drang.“

Die aus dem Mittelalter stammende Siedlung wurde durch die große Feuersbrunst von 1517[54]) vollständig zerstört. Eigentliche Stadtmauern hat Bochum nicht gehabt, der mittelalterliche Wall und Graben, den 5 Tore an der Beck-, Brück-, Bongard-, Hellweg- und Buddenbergstraße durchbrachen, mußte 1750 der ersten Stadterweiterung außerhalb der Tore weichen und wurde, weil er seine Bedeutung verloren hatte, verkauft[55]), eingeebnet und mit Häusern besetzt. Gilden und Zünfte haben in Bochum nicht bestanden[56]). Um 1800 bedeutet die alteingesessene Tuchmacherei und Leinenwandweberei wirtschaftlich

---

[50]) Original der Urkunde Everhards von der Mark aus dem Jahre 1298, welche von Bochumer Bürgern (cives in Buchem) spricht und gewisse städtische Verhältnisse voraussetzt. Befindet sich heute im Stadtarchiv Bochum, Urkunde I.

[51]) Original im Stadtarchiv Bochum, Urkunde II.

[52]) Abgebildet bei A. Roth: Die Städtewappen der Provinz Westfalen. Wattenscheid, 1924, S. 34.

[53]) F. Darpe (1888—1891), S. 91.

[54]) F. Darpe (1888—1891), S. 73.

[55]) F. Darpe (1888—1891), S. 384.

[56]) Die Grafschaft Mark: Festschrift zum Gedächtnis der 300jährigen Vereinigung mit Brandenburg-Preußen, Dortmund 1909, 2 Bde., hrsg. von A. Meister, 2. Bd.: Ausgewählte Quellen und Tabellen zur Wirtschaftsgeschichte der Grafschaft Mark, S. 111.

nicht mehr viel; wichtiger war die Kaffeemühlenfabrikation, die es jährlich bis auf 18 000 Stück brachte [57]).

Im Stadtbild des verarmten, obwohl „in einer sehr fruchtbaren Gegend“ [58]) gelegenen Landstädtchens, ändert sich wenig. Von seinem einfachen Aufriß mit den kleinen Fachwerkhäusern gibt uns eine alte handgezeichnete Skizze [59]) eine Vorstellung. Die Lebensweise der „Städter“ ist denkbar einfach: „Jeder, er sei vornehm oder gering, hat eine oder mehrere Kühe, die ärmsten haben wenigstens eine Ziege“ [60]). So führte „Kauh-Baukum“ — wie es noch heute im Volksmund heißt — bis zum Einbruch der Industrie ein recht beschauliches Dasein. Ein alter Stich, der das Stadtbild um 1865 wiedergibt [61]), zeigt noch deutlich den ländlichen Charakter des Ackerbürgerstädtchens, wenn auch schon kleinere Industrieschornsteine den Beginn einer neuen Epoche sichtbar werden lassen.

Die Gründe für die — trotz günstiger Orts- und Verkehrslage — langsame Entwicklung von Bochum sind historisch-geographischer Art: jahrhundertelang ein Streitobjekt zwischen den Kölner Erzbischöfen und den Grafen von der Mark [62]), fehlte der Siedlung im Mittelalter jede Basis für eine stete aus eigener Kraft geförderte Weiterentwicklung. Fernerhin hatte Bochum als reine Ackerbaustadt keine Beziehungen zur Hanse, welche z. B. für das Aufblühen von Dortmund im Mittelalter entscheidend wurden. Ein geographisches Moment dafür, daß der Ort nicht zur Geltung kam, ist in der ehemalig verkehrs- und siedlungsfeindlichen Zone des Emscherbruches im Norden zu suchen, während im Süden gute und bequeme Verbindungen in Ost-Westrichtung wie nach Süden zur Ruhr bestanden. Um die Jahrhundertmitte, als für andere Städte schon die Industrieentwicklung begonnen hatte, machte sich zunächst schwerwiegend das Fehlen eines Verkehrsanschlusses an die Eisenbahn geltend. Vielleicht hat auch die Nähe zweier aufstrebender Städte wie Dortmund und Essen [63]) die Stadtentwicklung gehemmt, weil diese u. a. als größere Siedlungen die aufstrebende Industrie stärker anzogen als das kleine Bochum, welches nicht genügend Arbeiter stellen konnte.

---

[57]) B. Kleff (1927), S. 164.

[58]) A. F. Büsching: „Erdbeschreibung, 6. Theil der den westphälischen und chur-rheinischen Kreis enthält.“ Hamburg, 1790, S. 69.

[59]) Diese einfache Handskizze stellt eine Ansicht der Stadt Bochum aus der Zeit um 1750 dar und zeigt deutlich den ausgesprochen ländlichen Charakter der Stadt. Wiedergegeben bei F. Darpe (1888—1891) im Anhang.

[60]) Kortum: Bochumer Nachrichten. Veröffentlicht in Westfälische Volkszeitung, 1. Jahrgang, 1872.

[61]) Abgedruckt bei W. Däbritz: Bochumer Verein (1934), S. 88 f.

[62]) B. Kleff (1927), S. 163.

[63]) Entfernung der Stadtkerne: Essen—Bochum 15 km, Bochum—Dortmund 19 km.

2) Wirtschaftliche Entwicklung von Bochum.

Erst um die Mitte des vergangenen Jahrhunderts begann durch die Siedlungskraft der Steinkohlen- und Eisenschwerindustrie [64]) für Bochum der Aufschwung, der in wenigen Jahrzehnten das stille Landstädtchen in die Kohlen- und Eisenstadt der Neuzeit umgestaltete.

Die sprunghafte Entwicklung der Gesamtwirtschaft des Ruhrgebietes, mit der die Wirtschaftsentwicklung von Bochum aufs engste verknüpft ist, liegt begründet:

1) in der Überwindung der Abbauschwierigkeiten durch die Erfolge der Tiefbautechnik im Bergbauwesen [65]), womit ein Vorschreiten der Zechenanlagen nach Norden verbunden ist,

2) in den allgemeinen Verbesserungen des Verkehrswesens [66]),

3) nicht zuletzt in der neuen Berggesetzgebung mit der Aufhebung des Direktionsprinzipes des Staates und seiner Durchbrechung des Miteigentümergesetzes vom 12. Mai 1851 [67]) und der endgültigen Regelung im allgemeinen preußischen Berggesetz von 1865 [68]).

Die ältesten Nachrichten über den Steinkohlenbergbau bei Bochum stammen aus dem Jahre 1537, während die älteste Kunde über den Bergbau im Ruhrgebiet für Schüren (östlich von Hörde im Emschertal gelegen) aus dem Jahre 1302 [69]) übermittelt ist. Man darf dehalb annehmen, daß auch im Bochumer Gebiet das Kohlengraben in Form des Stollenbergbaus wohl schon früher betrieben worden ist; denn „das tiefeinschneidende Ruhrtal mit seinen hohen Ufern und Felswänden, an denen zahlreiche Flöze in größerer Mächtigkeit bis zu ansehnlicher Bauhöhe über die Talsohle zu Tage austraten, war außerordentlich günstig für den Stollenbetrieb“ [70]). Noch 1730 bestand der alte Kleinbetrieb im Bergbau [71]). Aus dem Jahre 1754 haben wir eine Aufstellung über die Zechen in der Grafschaft Mark. Von den 108 Zechen in der ganzen

---

[64]) H. Ehlgötz: Industrie und Siedlung in „Deutsche Bergwerkszeitung 1925“, Jubiläumsausgabe Nr. 7, Essen, März 1925, S. 2.

[65]) Franz Haniel teufte den ersten Schacht auf Zeche Kronprinz von Preußen ab. 1837 wurde das Steinkohlengebirge erreicht, nachdem man das Deckgebirge von 99 m Mächtigkeit durchstoßen hatte. (W. Allißat: Der erste durch den Mergel abgeteufte Schacht im Ruhrgebiet, Glückauf, 1926, S. 147 f.)

[66]) Die Köln-Mindener und Bergisch-Märkische Bahn erschließen das Gebiet dem Verkehr. Einen Anschluß an den Wasserweg zu schaffen, blieb Aufgabe des 19. Jahrhunderts; denn die Ruhr war trotz ihrer Schiffbarmachung 1772—1781 den neuen Verkehrsanforderungen nicht gewachsen. Gelöst wurde diese Aufgabe erst mit dem 1914 als Glied des Mittellandkanals eröffneten Rhein-Herne-Kanal, der in den Dortmund-Emskanal mündet.

[67]) E. Hegels: Wanderungen von Steinkohlen-Bergbau und Eisenindustrie, im Niederrheinisch-Westfälischen Industriegebiet, Diss. Münster 1923, (ungedr.) S. 68 ff.

[68]) H. Kleinholz: Der Ruhrkohlenbezirk als Standortsproblem, Diss. Berlin 1930, S. 70.

[69]) F. Darpe (1888—1891), S. 143.

[70]) E. Hegels (1923), S. 18.

[71]) F. Darpe (1888—1891), S. 367.

Grafschaft gehörten 20 zum Amte Bochum mit einer Gesamtbelegschaftsziffer von 123 Mann [72]). Zur besseren Verkehrserschließung wurde im Jahre 1767 von den Zechen an der Ruhr eine eigene Straße zur Lippe angelegt, die noch heute so genannte „Gahlensche Kohlenstraße", welche das Bochumer Stadtgebiet in Nord-Süd-Richtung durchläuft. 1841 wurde im Norden von Bochum an verschiedenen Stellen nach Kohle gebohrt [73]). Die erste Zeche, welche in Bochum unter dem Mergel in einer Tiefe von 50 m Kohle abbaute, war „Vereinigte Präsident" [74]). Seitdem hat die Teufe immer mehr zugenommen. Um 1900 reichten die Schächte der Bochumer Zechen im Durchschnitt 400 bis 500 m tief. Bis in die Gegenwart hinein ist der Bergbau in jedem Jahrzehnt 100 m tiefer in das Steinkohlengebirge vorgedrungen, so daß die Bochumer Zechen heute in einer Tiefe von 500 bis 900 m abbauen, wobei naturgemäß die am nördlichsten gelegenen Zechen wegen der mächtiger werdenden Kreidemergeldecke die größten Teufen haben [75]), Zeche Hannibal I/II (Hordel) baut z. B. gegenwärtig in einer Tiefe von 750 m ab [76]).

Im Jahre 1842 gründete Jakob Mayer, der Erfinder des Stahlfassonguss es, westlich der Stadt eine kleine Gußstahlschmelze [77]). Aus ihr entwickelte sich der Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation, welcher der Stadt bis heute eine besondere Note gibt [78]). Es ist das erste bedeutsame Werk, das für die weitere Entwicklung der Stadt von entscheidendem Einfluß wurde, da es die eisenerzeugende Industrie mit ihren Hochofenanlagen nach sich zog und damit Bochum zur Eisenstadt machte. Neben der Gußstahlfabrik entstanden 1851 die Meyersche Eisengießerei (später Bochumer Eisenhütte), eine Drahtzieherei, sodann eine Zinkhütte, eine Glashütte, 1868 69 das sogenannte neue Stahlwerk (für Bessemerstahl). Ferner erweiterten sich die

---

[72]) Die Grafschaft Mark, Festschrift (1909), 2. Bd., S. 169 f. Es werden für das Jahr 1754 folgende Zechen genannt: „Vollemond, Alte Steinkuhle, Prinz Kater, Steinberg, Laute, Uhlenbaum, Segen Gottes, Margarethenbank, Patriarche, Dannenbaum, Große Bank, Hasenwinkel, Gute Trost, Gute Hoffnung, Gabe Gottes, Freie Berg, Silberbank, Übelgünne, Dicke Bank, Bergratte." Die durchschnittliche Belegschaftsziffer betrug 6 Mann.

[73]) C. Matschoß: Aus der Geschichte unserer Schwerindustrie, in: „Die westfälische Heimat", 1922, S. 233.

[74]) Die Grafschaft Mark — Festschrift 1909, 1. Band, S. 560.

[75]) Volkszeitung für den rheinisch-westfälischen Industriebezirk (Bochumer Volks-Zeitung) 8. 8. 1935.

[76]) Angabe der Zechenverwaltung.

[77]) Näheres darüber bei F. Darpe (1888—1891), S. 568, ferner in Die Grafschaft Mark, Festschrift (1909), I. Bd., S. 559.

[78]) Über die Entwicklung des Bochumer Vereins vgl. das ausführliche Werk von W. Däbritz, Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation in Bochum Neun Jahrzehnte seiner Geschichte im Rahmen der Wirtschaft des Ruhrbezirks. Düsseldorf 1934. Däbritz weist den Zusammenhang der Stadtentwicklung mit dem Bochumer Verein auf. Im Nachfolgenden die Hauptdaten der Entwicklung des Bochumer Vereins:
1842 Gründung der Stahlschmelze.
1854 Aktiengesellschaft Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation.
1926 Eingliederung in die „Vereinigten Stahlwerke".
1933 Neugründung: Bochumer Verein für Gußstahlfabrikation.

Tabakfabriken, „1853 zählte man 26 Fabrikgebäude in der Stadt“ [79]). In einem Bericht aus dem Jahre 1855 heißt es über den industriellen Aufstieg in Bochum:

„Seit den letzten zehn Jahren ist ein großer Umschwung eingetreten. Über der alten Industrie und neben dem alten Bergbau im Süden des Kreises macht sich die neue Industrie und der neue Bergbau in den nördlichen Bezirken des Kreises immer mehr geltend. Die hiesige Stadt, bis vor wenigen Jahren noch eine Ackerstadt, hat diesen Charakter fast ganz verloren, und sie schreitet mit jedem Tage auf der industriellen Bahn weiter vor. Insbesondere ist es der Bergbau, der sich gerade in dem nördlichen Teile, dem großen Verkehrsstrome, den die Kölner Eisenbahn geschaffen, folgend, in immer größeren Verhältnissen entwickelt, und auf den sich die Spekulationslust wirft“ [80]).

Dieser erste Zustand der Industrialisierung spiegelt sich im damaligen Stadtbild deutlich wider, wie das Bild von Bochum um 1865 [81]) zeigt. Die Industrie grenzt zumeist an den Stadtkern, so daß wir im Gegensatz zum heutigen Stadtbild den Eindruck einer geschlossen bebauten, industriedurchsetzten Stadt erhalten, in welcher sich die Industrieanlagen jedoch vorwiegend im Westen häufen. Dieser geschlossene Wirtschafts- und Siedlungskomplex liegt inmitten einer rein agrarisch bestimmten, von der Industrie noch völlig unberührten Landschaft. Einen noch größeren Aufschwung als die Industrieentwicklung der 60er Jahre brachten die Jahre nach 1871, „die Gründerjahre“. Die folgenden 30 Jahre bis zur Jahrhundertwende wurden für den inneren Ausbau von Industrie und Siedlung genutzt. Mit dem Steinkohlenbergbau entwickelten sich *andere Industrieunternehmungen*, wie die Eisenschwerindustrie. Da früher der zur Verhüttung erforderliche Koks nicht in der transportbeständigen Härte hergestellt werden konnte, mußte die Hütte in Nähe der Kokerei angelegt werden [82]). Die *eisenerzeugende* Industrie mit ihren Hochöfen zog die *eisenverarbeitende* Industrie, Metall- und Glashütten, chemische Industrie und Zementfabriken, Kraftwerke und Maschinenfabriken usw. nach sich.

Das 20. Jahrhundert bringt eine Umstellung auf technischem [83]) und organisatorischem [84]) Gebiet. Als technische Neuerungen entstehen durch die Forderung nach Veredelung der Kohle gewaltige Neuanlagen für Kohlenaufbereitung, die mit ihren Vorrichtungen zur Nebenproduktengewinnung eine weitgehende Ausnutzung vom Rohstoff Kohle an bis zu den verschiedensten chemischen Erzeugnissen gestatten. Eine organisatorische Neubildung wie der Zusammenschluß zu großen Konzernen verursachte die Stillegung zahlreicher Magerkohlenzechen im Süden des Ruhrgebietes und damit auch im Süden des Bochumer Stadtraumes.

---

[79]) F. Darpe (1888—1891), S. 570.
[80]) Die Grafschaft Mark, Festschrift (1909), S. 575.
[81]) Abgedruckt bei W. Däbritz (1934), S. 88 f.
[82]) K. Wiedenfeld: Ein Jahrhundert rheinische Montanindustrie: 1815 bis 1915, Moderne Wirtschaftsgestaltung, Heft 4, Bonn 1916, S. 45.
[83]) Vgl. über technische Konzentration der Produktion, P. Kanold und C. Pirath (1928), S. 21.
[84]) Vgl. über Konzernbildung W. Däbritz (1934), S. 259.

Die Veränderung der Wirtschaftsstruktur, besonders die Entwicklung der Industrie, haben das ursprüngliche Landschaftsbild durchgreifend umgestaltet. Heute geben die verschieden aussehenden Industrieanlagen dem Gesamtstadtbild das bestimmende Gepräge. Sie haben den Bochumer Raum zu einer Industriegroßlandschaft umgeformt.

3) Werden der Großstadt.

Die schnelle Entwicklung von Bergbau und Industrie hatte nicht nur ein plötzliches Anwachsen der Bevölkerungsziffer und damit eine überstürzte Bebauung zur Folge, sondern zog auch seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts Erweiterungen des Stadtgebietes nach sich. Das zahlenmäßige Wachsen der Bochumer Bevölkerung und des gesamten Raumes zu einer Industriegroßstadt vollzieht sich im Anschluß an einen vorhandenen Stadtkern (Abb. 18), den das Bochumer Meßtischblatt von 1840 [85]) gut erkennen läßt. Bei einem Vergleich mit dem Meßtischblatt von 1927 verdeutlicht das alte von 1840 besonders gut den früher rein ländlichen Charakter der Umgebung des Stadtkernes. Das schnelle Wachsen sowie die Ausdehnung der Hauptbautätigkeit über den alten Kern hinaus beginnen in den 60er Jahren, nachdem der Anschluß an das Eisenbahnnetz — 1860 Bergisch-Märkische Bahn [86]) — den ersten industriellen Aufschwung ermöglicht hatte. Eine planmäßige Bebauung erfolgte zunächst nicht, vielmehr prägt sich die ganze Unrast der liberalistischen Gründerzeit mit ihrer siedlungspolitischen Unordnung deutlich im Stadtbild aus. Während sich bei einer alten allmählich gewachsenen Stadt geschlossene Wachstumsringe [87]) erkennen lassen, die sich ohne Baulücken eng aneinanderschließen, weist Bochum mehr einzelne Wachstumsspitzen auf, welche als erster Vorstoß einer neuen Bebauung immer entlang den Hauptstraßen folgen und somit große Kammern

---

[85]) Aufgenommen und gezeichnet im Jahre 1840, Bande V, Blatt 6.

[86]) Vgl. für den Anschluß Bochums an das Eisenbahnnetz folgende Aufstellung über das Entstehungsjahr einzelner Bahnstrecken.
1860 Bochum-Süd—Witten (Berg.-Märk. Bahn),
1862 Bochum-Süd—Oberhausen (B. M.),
1870 Bochum-Riemke—Herne-Hbf. (B. M.) zuerst nur als Güterverkehrsstrecke,
1874 Bochum-Nord—Wattenscheid (Rhein. Bahn),
1874 Bochum-Nord—Dortmund-Süd (Rh. B.),
1874 Bochum-Süd—Wattenscheid—Essen (B. M.),
1883 Bochum-Wiemelhausen,
1886 Bochum-Präsident—Riemke—Wanne (B. M.),
1892 Verbindungsbahn zwischen Bochum-Nord—Prinz von Preußen—Bochum-Süd,
1903 Verbindungsbahn zwischen Bochum-Süd—Dahlhausen bis Steele-West.
Zusammengestellt nach Franz Sander: Die geschichtliche Entwicklung der Eisenbahnen des Ruhrgebietes und ihre Beziehungen zum Wirtschaftsleben der westlichen (rheinischen) Ruhrstädte. Diss. Mülheim-Ruhr 1931; Die Grafschaft Mark, Festschrift (1909), S. 658 f.; vgl. auch F. Darpe (1888—1891), S. 512 ff.; M. Seippel (1901), S. 207 ff.

[87]) So hat z. B. Stuttgart (nach E. Wever, 1924, S. 13) vier Wachstumsringe: Stadtkern, Zwischengürtel, Außengürtel und Hängegürtel.

mit noch unbebauter Fläche einschließen. Das läßt sich in jeder der auf Abbildung 18 unterschiedenen Phasen gut verfolgen. Die Bebauung strahlt nicht gleichseitig und gleichzeitig von der Mitte nach allen Seiten hin aus. Bis zu den 80er, 90er Jahren wird der Westen der Stadt, der sich infolge der siedlungsanziehenden Kraft der Schwerindustrie (im Westen gelegen) durch ein kontinuierliches Wachstum auszeichnet, fast lückenlos bebaut. Es entsteht in diesem Stadtteil ein verhältnismäßig geschlossenes Baugebiet mit vorwiegend dreistöckigen, einförmigen Mietshäusern und langen geraden Straßenzeilen, während die lückenhafte Bebauung (vgl. Abb. 11) für die anderen industriebetroffenen Stadtteile charakteristisch ist. Das Stadtgebiet innerhalb des Eisenbahndreiecks wurde mit Ausnahme der Ostspitze, wo sich der Stadterweiterung durch ansteigendes Gelände Schwierigkeiten entgegenstellten, bis zur Jahrhundertwende verhältnismäßig geschlossen bebaut. Zunächst wurden in Nähe der Eisenbahn zur Innenstadt hin vorwiegend vier- und sogar fünfstöckige Häuser errichtet. Durch diese besonders nach der Gründerzeit (70er Jahre des vorigen Jahrhunderts) entstehenden hohen Bauten wird das Siedlungsbild zwar großstädtischer, erhält aber auch durch das oft unvermittelte Nebeneinander von hohen vier- bis fünfstöckigen und alten zweistöckigen Häusern einen widerspruchsvollen Charakter, besonders deutlich erkennbar an fast allen alten Verkehrsstraßen außerhalb des Eisenbahndreiecks. Der Eindruck des Unharmonischen wird durch Baulücken, die sich selbst in äußerst dichtbebauten Stadtteilen [88]) finden, noch verstärkt. Während so der alte Stadtkern durch den ersten Industrieaufschwung ein völlig anderes Gesicht bekommt, wird das Landschaftsbild der Umgebung von Bochum nur durch einige Zechenanlagen und die damit verbundenen Bergarbeitersiedlungen umgestaltet. Von 1880 bis 1900 entstehen dann die typischen industriedurchsetzten Stadtteile Gerthe, Langendreer und Werne [89]), die zum Teil auf einen dörflichen Kern zurückgehen. Erst nach 1900 setzt die Stadterweiterung zum Süden hin ein, die sich heute in weitläufiger Weise bis zu den Ruhrhöhen hinzieht.

In den Mittelpunkt der geschlossen bebauten Siedlungsfläche (innerhalb des Eisenbahndreiecks) konzentriert sich immer mehr die Geschäftsstadt (Abb. 22). Von einer Siedlungserweiterung am Stadtrand ist der Ausbau der Innenstadt zu unterscheiden. Dieser besteht in der Altstadt-Sanierung, welche sich in Verbreiterung der Straßen, Beseitigung verkehrshindernder Engpässe usw. auswirkt. Wegen der gesteigerten Verkehrsansprüche ist sie eine wichtige Aufgabe, deren Lösung man besonders seit zwei Jahrzehnten in Angriff genommen hat. Hand in Hand damit geht die innere Stadtgestaltung durch moderne öffentliche Hochbauten, wie sie besonders nach der Wirtschaftskonjunktur von 1926/27/28 [90]) entstanden.

---

[88]) Typischerweise bleiben in Arbeitervierteln die Plätze an den Straßenecken wegen der hohen Straßenbaukosten oft unbebaut.

[89]) Zur Lage dieser wie auch der im Folgenden erwähnten Stadtteile vgl. Abb. 20.

[90]) Auf die Beziehungen zwischen Wirtschaftsentwicklung und Stadtbild weist Padberg für die Stadt Hamm hin. E. Padberg: Die industrielle Entwicklung der Stadt Hamm (Westf.). Diss. Bochum-Langendreer, 1930, S. 43.

Die Bedeutung der Industrie für die Stadt ist weiterhin aus der schnellen Bevölkerungszunahme zu ersehen, welche ebenso sprunghaft und ungewöhnlich wie die Industrieentwicklung ist[91]).

Während Bochum 1729 1 663 Bewohner zählte[92]), hatte es um die Mitte des 19. Jahrhunderts mit etwa 5 000 Einwohnern einen noch völlig kleinstädtischen Charakter. Seit den 60er Jahren nimmt die Bevölkerungskurve einen fast gleichmäßigen Aufstieg, wobei sich nur die Konjunkturjahre durch einen steileren Anstieg kenntlich machen und erreicht um die Jahrhundertwende 65 551 Einwohner. Das Bevölkerungswachstum wird verursacht durch eine sehr hohe Geburtenzahl der Bochumer Bevölkerung und durch starke Zuwanderung, besonders aus den östlichen Provinzen Deutschlands: Ost-, Westpreußen, Pommern, Posen und Schlesien. Vor dem Kriege war der Prozentsatz der Polen in der Bochumer Bergarbeiterbevölkerung hoch. (1911 war es 13% der Gesamtbevölkerung.)

Im neuen Jahrhundert wurde für diese Menschenmassen, welche zunächst nur auf das alte Stadtgebiet angewiesen waren, mehr Raum benötigt. Dieser mußte durch Eingemeindungen gewonnen werden. Die Eingemeindungsbestrebungen sind in der allgemeinen Tendenz zu organisatorischer und technischer Konzentration mitbegründet. Die Eingemeindung[93]) soll zunächst ausreichendes Siedlungsgelände für die wachsende Einwohnerzahl sicherstellen. Sie schafft den notwendigen Ausgleich zwischen dichtbebauter Industriestadt und ländlichen, siedlungsarmen Erholungsgebieten, außerdem hat sie eine größere Verkehrsentwicklung und Verkehrserschließung zur Folge. Obwohl die Einwohnerzahl bis zum Jahre 1903 auf 68 000 stieg, blieb das Stadtgebiet mit einer Fläche von 622 ha unverändert. Eine wesentliche Vergrößerung auf 2 689 ha[94]) erfolgt 1904 durch die Eingemeindungen der Vororte: Hamme, Hofstede, Grumme, Wiemelhausen (vgl. Abb. 20). Die zweite Eingemeindung von 1926 bringt die Landgemeinden Weitmar, Hordel, Riemke, Bergen und Altenbochum an die Stadt und erweitert das Stadtgebiet auf 5 088 ha[95]). Davon lehnen sich Altenbochum und Weitmar noch an die Altstadt, Hordel, Riemke und Bergen schon an frühere Eingemeindungen an. Die letzte vielumstrittene[96]) Eingemeindung von 1929, die im Rahmen der kommunalen Neugliederung des Ruhrgebietes stand, erweiterte das Stadtgebiet nach Osten und Süden hin durch die Gemeinden Gerthe,

---

[91]) Siehe — auch zu Folgendem — die Bevölkerungskurve, Abb. 19.

[92]) F. Darpe (188—1891), S. 364 „An Häusern zählte die Stadt 1722 mit den vor den Toren liegenden Häusern 350, von welchen 135 mit Stroh gedeckt waren und 43 Scheunen."

[93]) Vgl. Grundfragen der kommunalen Neugliederung. Denkschrift des Preußischen Städtetage, 1929. Ferner P. Kanold und C. Pirath (1928). Vgl. auch Fr. Elshoff: Das Umsiedlungsproblem, Beiträge zu seiner Systematik. Nachkriegserscheinungen in Deutschland unter besonderer Berücksichtigung des rhein.-westf. Industriegebietes. Diss. Münster 1930, S. 100 f.

[94]) B. Kleff (1927), S. 165.

[95]) B. Kleff (1927), S. 165.

[96]) Vgl. Grundfragen der kommunalen Neugliederung, Denkschrift des Preuß. Städtetages, 1929.

Werne, Langendreer, Laer, Querenburg, Stiepel, Sundern und Linden-Dahlhausen auf 12 132,81 ha und erhöhte die Einwohnerzahl auf 321 836 Einwohner. Die neu hinzugekommenen Gebiete schließen sich im Osten und Süden in zusammenhängender Fläche an das alte Stadtgebiet an.

Durch diese kommunale Neugliederung wurde kein geographisch abgeschlossener Raum mit natürlichen Grenzen geschaffen; das zeigt schon die ungleichmäßige, fluchtlinienartig festgelegte Grenzgestaltung. Ein solch geschlossener, einheitlicher Raum läßt sich im Industriegebiet vom kommunalpolitischen Gesichtspunkt nur schwer, vom geographischen Gesichtspunkt jedoch gar nicht herstellen, weil die dichte, aber trotzdem verstreute Siedlung mit verschieden großen, zum Teil ineinanderübergreifenden Siedlungskernen eine Gliederung in Siedlungsräume mit landschaftlicher Abrundung und Einheit verhindert.

Bochum wurde aber durch die Eingemeindungen ein Teilraum des Ruhrgebietes von geschlossenem Wirtschafts- und Lebensorganismus trotz der im einzelnen verschiedenen Landschaftsstruktur. Auf diesen Grundlagen kann durch geschickte Großplanung ein organisches Stadtbild geschaffen werden; denn die Grundlagen für den notwendigen Ausgleich zwischen Arbeits-, Wohn- und Erholungsfläche sind mit der Raumzusammensetzung nach der Neugestaltung von Bochum gegeben.

Zweiter Teil.

Die Landschaft des Bochumer Raumes in ihrem Aufbau.

Bergbau, Industrie und Verkehr haben im Stadtgebiet von Bochum einen eigenartigen Siedlungsaufbau hervorgerufen, der zur Zeit der ersten Industriesiedlungsperiode nur den augenblicklichen Bedürfnissen folgte und deshalb heute an vielen Stellen regellos erscheint.

Und doch stellt die Stadtlandschaft von Bochum ein in mancher Hinsicht einheitliches Gefüge dar, das allerdings eine andere Struktur aufweist als die meisten Städte Deutschlands; es ist vielschichtig und kompliziert, weil hier die verschiedenartigsten Einflüsse wirtschaftlicher, industrieller, geographisch-landschaftlicher und geologischer Art zusammentreffen und sich dabei ungleichmäßig stark durchsetzen, wechselseitig beeinflussen oder auch überlagern. Damit die Struktur dieser komplexen Erscheinungsform deutlich wird, ist es zunächst notwendig, Art, Form und Gestaltung der einzelnen Siedlungselemente in systematischem Überblick darzustellen, um dann in der Synthese die auseinandergefalteten Einzelteile zum gegliederten Ganzen wieder zusammenzuschließen.

I. Elemente des Landschaftsbildes im Bochumer Raum:

1) Aufteilung der Fläche.

Die für das Landschaftsbild entscheidenden Elemente am Gesamtaufbau von Bochum sind: bebaute Fläche (mit Industrie), Grünfläche und Verkehrsbänder. Der prozentuale Anteil dieser Grundelemente für Bochum weicht von der Aufteilung etwa einer anderen Stadt erheblich ab und ergibt das überraschende Bild (Abb. 21), daß auf die Grünflächen 68% des Gesamtstadtgebietes entfallen, von denen allein 65% als Ackerland oder Feldgarten landwirtschaftlich genutzt werden. Obwohl die Industrie dem Gesamtcharakter der Stadt das Gepräge gibt, stehen ihre Anlagen nach flächenmäßigem Anteil weit hinter dem landwirtschaftlich genutzten Boden zurück; denn die bebaute Fläche (d. h. Wohn- und Industriegelände zusammen) umfaßt 20%, während der Anteil der Verkehrsbänder 8,5% der Gesamtfläche beträgt.

Der Zusammenklang dieser Hauptelemente, ihre Lage und Verteilung im Raum, ihre wechselseitige Bezogenheit und ihre innere Verflechtung bestimmen das Stadtbild, das sich nicht schematisch in genau festgelegte Industrie-, Wohn-,

Geschäfts- und Erholungsgebiete aufgliedern läßt, wie es etwa der Stadtplan vorsieht, den K. Dübbers für den „Typ" der Industriestadt aufgestellt hat[97]). Eine systematische Gliederung von Bochum in Kern-, Mittel- und Außenzone ist wegen der über das Stadtgebiet verstreuten Bergbauanlagen nicht möglich; denn der bodengebundene Bergbau zog jeweils dichtere Siedlung in seine Nähe, welche deshalb auf den ganzen Raum bezogen verstreut erscheint. Die Aufgabe besteht darin, das geschichtlich gewordene Erscheinungsbild der Stadtlandschaft zu untersuchen und aus dem befundenen Zustand geographische Gesetzmäßigkeiten für den Aufbau und die Gesamtstruktur einer Industriegroßstadt des Ruhrgebietes abzuleiten.

2) Bebaute Fläche.

Nach Baucharakter und Zweckbestimmung gliedert sich die bebaute Fläche in Wohn-, Geschäfts- und Industriegebiet, deren Landschaftserscheinungen im folgenden näher untersucht werden.

a) Wohn- und Geschäftsgebiet.

Die Grundlage für das Gepräge der Wohnfläche bildet das Einzelhaus. Eine große Anzahl von Haustypen ist zunächst charakteristisch, weil sich in dieser jungen Großstadt des Industriegebietes die verschiedenartig struierten und räumlich verstreuten Siedlungstypen zu einer größeren Stadtlandschaft zusammenschließen, wie z. B. kleine Industrievororte, alte geschlossene Dorfsiedlungen und Einzelhofsiedlungen, kleine Städtchen mit früher selbständigem Charakter und geschlossene Arbeiterkolonien.

Im Stadtkern, besonders in den Nebenstraßen, ist das zweistöckige, schwarz-weiß gestrichene Fachwerkhaus bis in dieses Jahrzehnt hinein noch verhältnismäßig häufig, wenn es auch mehr und mehr durch die Altstadtsanierung weichen muß. Dort, wo diese Fachwerkhäuser nur vereinzelt vorhanden sind, stellen sie ein besonders auffälliges Moment im Stadtbild dar, weil sie sich durch den Gegensatz zum Wohn- und Geschäftshaus des vergangenen Jahrhunderts aus der Häusermasse des alten Stadtgebietes als Eigengebilde herausheben.

Neben den großen hochragenden öffentlichen Bauten sind für die bebaute Innenstadt (d. i. hauptsächlich das Gebiet innerhalb des Eisenbahndreiecks (Abb. 22)) 2—3stöckige Etagenhäuser charakteristisch. Sie enthalten im Erdgeschoß vielfach Geschäftsräume. Diese Häuser, welche etwa von

---

[97]) K. Dübbers: Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wattenscheid, Diss. Berlin 1930. Für eine Neugründung kann der interessante Plan richtunggebend sein, weil er alle Momente, besonders auch die Lage der einzelnen Industrie-, Wohn-, Geschäfts- und Erholungsviertel, sowie den Raum für die mögliche Stadterweiterung gut berücksichtigt. — Aber eine Neugründung dürfte für eine Siedlung im Industriegebiet nicht in Frage kommen, und das allmählich Gewordene läßt sich nicht nach diesem Plan, der im übrigen vom rein wirtschaftlichen Standpunkt vorgeht (z. B. findet das Relief keine Berücksichtigung), ausrichten.

1850 bis 1900 entstanden[98], (vgl. Abb. 18) haben wegen des vielfach überladenen Stuckwerkes, das besonders am Dachgeschoß oft groteske Formen zeigt, wegen vieler Erker, Balkone und Giebeltürmchen eine unruhige Fassade. Durch diese Unausgeglichenheit in der Einzelerscheinung kann kein geschlossenes Straßenbild im Ganzen entstehen. Gerade das Straßenbild ist aber für den Gesamtbaucharakter der Stadt in stärkerem Maße entscheidend als das einzelne Haus.

Die öffentlichen Gebäude, wie z. B. Rathaus, Post, Kommunalbank, Polizeipräsidium, welche im Geschäftsviertel den Großstadtcharakter unterstreichen, sind stattliche Monumentalbauten. Sie nehmen ihrer Größe entsprechend auf eine weitere Stadtentwicklung Rücksicht und wurden in einer Zeit geschaffen, in der große Geldmittel der Nachinflation und die heute längst aufgegebene Vorstellung von einer einzigen werdenden Ruhrgroßstadt den Städtebau zu solchen Anlagen veranlaßten. Sie sollten noch für Jahrhunderte von der Monumentalität unserer Zeit Zeugnis ablegen[99]). Diese Bauten verbinden im einzelnen zweckmäßige Form, Materialgerechtheit und baukünstlerische Schönheit[100]). Für die Industriegroßstadt ist es aber charakteristisch, daß diese Gebäude isoliert stehen und nur punkthaft über die bebaute Stadtfläche verteilt sind; sie vereinigen sich deshalb nicht mit den alten Bauten zu einem bildorganischen und siedlungslandschaftlichen Ganzen.

Die durch die Industrie bestimmten Stadtteile von Bochum weisen in dichtester Bebauung vorwiegend die dreistöckigen Mietshäuser auf. Im Gegensatz zu den vier- bis fünfstöckigen Mietskasernen, wie sie für die Großstädte des Ostens, z. B. Berlin kennzeichnend sind, drängte der Bergbau mit seinen siedlungsverteilenden Eigenschaften von vornherein auf den Flachbau und das Kleinhaus[101]). Die Siedlungsverdichtung zu dreistöckigen, gelegentlich vierstöckigen Mietskasernen findet sich in Bochum fast nur im Westen der Stadt

---

[98]) Vgl. über den Bauwillen der Zeit die Verwaltungsberichte der entsprechenden Jahre (Bericht des Magistrats zu Bochum über die Verwaltung und den Stand der Gemeinde-Angelegenheiten pro 1873/74 bis 1903), aus denen deutlich hervorgeht, daß man gerade mit den hohen Häusern, bei denen Erker, Giebel und Balkone bevorzugt wurden — den neuen Stadtcharakter betonen will. So wird z. B. von den „hervorragenden Bauten des Jahres 1875" das „in elegantem Rohbaustyle entworfene, reich ornamentierte Schulgebäude an der Blücherstraße" (Verwaltungsbericht 1875/76, S. 26) eigens gelobt. Den Zechen- und Werkgebäuden der damaligen Zeit sollte man von außen den Industriecharakter nicht ansehen; aus diesem Grunde wurden sie oft mit reich verzierten Fassaden, die äußerlich dem Sinn der Industrieanlage keineswegs entsprechen, verschalt. Vgl. z. B. die Anlagen der Zeche Friederika an der Wiemelhauser Straße, die mit ihren Zinnen und Türmchen einen eigenartigen Eindruck hervorrufen und nicht Maschinenhäuser eines Bergbaubetriebes zu sein scheinen.

[99]) Daß man bei diesen Bauten so sehr an die Zukunft dachte, ist ein merkwürdiger Zug des traditionsfreien Großstädters, der im allgemeinen nur das Heute sieht.

[100]) Vgl. dazu C. Koschwitz: Die Hochbauten auf den Steinkohlenzechen des Ruhrgebietes. Ein Beitrag zur Baugeschichte des Industriebaus an Hand von Quellenforschungen, Rekonstruktionen, maßstäblichen Aufnahmen und Entwürfen. Beiträge zur Landeskunde des Ruhrgebietes, Heft 4, S. 34. Es gilt für uns heute „die Form aus dem Wesen der Aufgabe mit den Mitteln der Zeit zu gestalten".

[101]) H. Ehlgötz (1925), S. 3

in engem Anschluß an die Eisenindustrie. Diese Mietshäuser aus rohem Ziegelstein bilden architektonisch geschlossene Straßenbilder von einer Einfachheit aber bestimmenden Klarheit der Linienführung [102]), wie sie das Stadtbild der Großstadt sonst nur wenig kennt.

In den stadtnahen Außenbezirken ist das Ein- und Zweifamilienhaus mit einer Fülle verschieden gestalteter Einzelformen vorherrschend (neben den Einflüssen des Zeitgeschmacks prägte sich auch der Stilwille des jeweiligen Besitzers aus) vom anmaßenden Repräsentativstil der Gründerzeit bis zum schlichten, zweckmäßigen und ästhetisch gefälligen Klinkerbau der Neuzeit. Diese Wohngebiete erhalten ihr typisches Gepräge durch die Vorgärten, welche allerdings zum größten Teil, besonders bei Häusern älterer Anlage, durch hohes Mauer- oder Gitterwerk und durch dichte Bewachsung das Haus der Straße entziehen, weshalb sich keine geschlossene Straßenzeile [103]) bilden kann.

Die verschiedensten Haustypen finden sich bei den Wohnhäusern der Bergarbeiterbevölkerung [104]).

Ein geschlossenes Arbeiterviertel ist in Nähe der Eisenindustrie, im Westen der Stadt, entstanden. Dreistöckige Mietskasernen haben in Verbindung mit Fabrikbetrieben hier die dichteste Bebauung des Gesamtstadtgebietes hervorgerufen.

Zunächst ist zu unterscheiden zwischen dem einzelnen Arbeiterhaus, das für sich steht, und der geschlossenen Arbeiterkolonie, die sich komplexhaft aus der umgebenden Landschaft abhebt (Abb. 5). Das Kleinhaus ist die typische Form des Arbeiterhauses, vorgeprägt wurde es schon durch das im Fachwerkbau errichtete alte Kötterhaus (Abb. 6). Es ist ein Langhaus mit einer Mitteltür, zu deren Seite je ein oder zwei Fenster sich befinden, und einem Obergeschoß mit zwei großen Kammern. In Höhe des Untergeschosses schließen sich Stallung und Nebengelaß an. Diese Grundform wurde vorbildlich für die Haustypen der Arbeitergroßsiedlung (Abb. 24, 25), in welcher die einzelnen Häuser vorwiegend gleiche Bauart (Abb. 5) aufweisen, was wesentlich zur Geschlossenheit des Gesamtcharakters einer Arbeiterkolonie [105]) beiträgt.

Beim Einzelhaus der Arbeitersiedlung wurden in der Nachkriegszeit die verhältnismäßig hohen Baukosten zugunsten der Gediegenheit verringert, woraus sich aber andererseits erhöhte Unterhaltungskosten ergaben. Aus diesem Grunde

[102]) Vgl. dazu E. Lauffer: Der Vorgarten im Straßenbild, in „Die westfälische Heimat„ (1933), S. 37. Die Schönheit unserer alten Ortsbilder beruht nur zu geringem Teil auf der architektonischen Schönheit der einzelnen Gebäude, vielmehr auf der städtebau-künstlerischen Gesamtanlage. „Für die Raumwirkung ist aber die scharfe Begrenzung der Straßen- oder Platzräume durch die bis an die Straße vorstoßenden Gebäudefronten von ausschlaggebender Bedeutung".

[103]) E. Lauffer (1933), S. 38 f.

[104]) F. Eulenstein (1935): Die verschiedenen Typen der Arbeitersiedlungen einer Industrielandschaft, dargestellt am Beispiel von Groß-Dortmund. Geographischer Anzeiger, Jahrgang 1935, Heft 11/12.

[105]) „Die geschlossen errichteten großen Arbeitersiedlungen des Ruhrgebietes trugen nicht unwesentlich zur frühen Klärung des Gesamtsiedlungsbildes bei." H. Ehlgötz (1925), S. 3.

geht man heute wieder zum Reihenhaustyp über, bei dem das Nebengelaß die Verbindung zwischen zwei zusammengehörigen Einzelhäusern herstellt, oder zum Gruppen-Mehrfamilienhaus, wie es schon die ersten Siedlungshäuser der Kolonie Stahlhausen (Abb. 24) waren. Diese Bebauungsart ermöglicht zudem die Anlage von größeren Nutzgärten (Abb. 5), welche ein typisches Merkmal für die Arbeitersiedlung im Gegensatz zur Beamtensiedlung sind. Durch landwirtschaftliche Bearbeitung des Bodens geben diese Gärten „für den Arbeiter einen Zuschuß zum Bedarf an Lebensmitteln ab“ [106]). Ferner entstehen geschlossene Vorgartenreihen, deren vorwiegend mit Hecken bewachsene Holzzäune, die Siedlung als Arbeiterkolonie kennzeichnen. Das Bergarbeiterviertel, in dem sich die Bevölkerung auf eine größere Fläche verteilt, mit den vorwiegenden eingeschossigen Einfamilien- und Doppelhäusern, dem kleinen Vorgarten mit den vielfach großzügig angelegten Spiel- und Erholungsplätzen [107]) bietet ein völlig anderes Stadtbild als das Beamtenviertel. Dieses ist einmal durch geschlossene Baublocks der Etagenhäuser (drei- und vierstöckig) wie z. B. im Ehrenfeld und ferner durch typische Gruppen-Mehrfamilienhäuser charakterisiert. Besonders in den modernen Vierteln fügen sich diese Beamtenhäuser mit kleinen niedriggehaltenen Vorgärten zu einem guten Straßenbild zusammen.

Hieraus ist ersichtlich, daß die erste Gliederung der aus diesen Einzeltypen sich zusammensetzenden Wohnfläche in Arbeiter-, Beamten- und bessere Wohnviertel sich aus der sozialen Struktur der Bevölkerung ergibt.

Das Baumaterial ist bei Betrachtung anderer Städte oft für den Stadtbildcharakter von entscheidender Bedeutung, weil im Material der Häuser sich die Abhängigkeit von der natürlichen Ausstattung der Landschaft und vom Klima ausprägt. Bei Bochum ist eine besondere Abhängigkeit nicht zu beobachten. Bis zur Jahrhundertwende ist der durch die bodenständige Ziegelindustrie bedingte Backsteinbau charakteristisch. Im Stadtinnern ist bei den Häusern Glanstrich sehr häufig, in neuerer Zeit überwiegt Zementverputz und Klinkerbau. Als Bedachungsmaterial kommen grauschwarze Ziegel in Frage, wenn nicht, wie vorzugsweise in der Innenstadt, das flache Mansarddach vorherrscht. Im Süden, dem Gebiet des anstehenden produktiven Karbon, mit den durch Werksandsteinbänke bedingten Steinbrüchen wird Sandstein zum Hausbau verwandt. An der Ruhr selbst bestehen viele Kötterhäuser und Bauernhöfe ganz aus diesem Material. Im übrigen Gebiet des anstehenden produktiven Karbon wird dieser Bruchstein vielfach als Unterbau der Fachwerkhäuser (Abb. 6) verwandt. Für den Stadtteil Wiemelhausen läßt sich in der langhingezogenen von Westen nach Osten verlaufenden Markstraße eine nördliche Grenze für das Sandsteinhaus feststellen.

---

[106]) Volks-Zeitung 1935, Nr. 49.

[107]) Wir erkennen hier den bewußt durchgeführten Willen „in dem unruhigen Menschen des Maschinenzeitalters die Liebe zur Heimat neu zu beleben“. H. Ehlgötz (1925), S. 3.

Im übrigen spielt die Farbe des Baumaterials eine geringe Rolle. Denn schon im Verlauf von 5—10 Jahren ist das helle Rot der Ziegeldächer an den neuen Siedlungshäusern durch Rauch und Ruß in das typische Grau-Schwarz verwandelt [108]), das alle Gebäude gleichartig erscheinen läßt und ihnen trotz der widersprechendsten Baucharaktere einen einheitlichen Zug verleiht.

Die einzelnen Haustypen schließen sich in ihrer Gesamtheit zu ganz bestimmten Bauweisen zusammen, wie sie in Abbildung 22 für die Innenstadt darzustellen versucht wurden [109]). Das charakteristische Merkmal dieser Bauweisen ist zunächst die Geschoßhöhe [110]), welche für die Physiognomie der Stadt ausschlaggebend wird. Für die bebaute Fläche lassen sich folgende Grundzüge aufstellen.

Im Mittelpunkt des bebauten Geländes, fast im ganzen Gebiet innerhalb des Eisenbahndreiecks, konzentriert sich die Geschäftsstadt. Im Anschluß an die Eisenbahn und an den Hauptstraßen entlang findet sich im Stadthauptkern häufig die viergeschossige Bauweise, welche in den Stadtnebenkernen völlig fehlt. In Nähe der Eisenbahn- und Industrieanlagen, an den Hauptstraßen entlang und in den Siedlungsverdichtungspunkten der ehemaligen Vororte wie Hofstede, Grumme, Altenbochum und Weitmar herrscht die dreigeschossige Bauweise vor. Diese findet sich im Zentrum der Stadtnebenkerne Gerthe, Werne-Langendreer und Linden-Dahlhausen (Abb. 20) und trägt zu ihrem Stadtcharakter bei. Nach den Außengebieten hin nimmt die zweigeschossige offene Bebauung zu, welche an der Peripherie des ganzen Stadtkomplexes mehrere größere Flächen einnimmt; entweder besteht sie aus Ein- oder Zweifamilienhäusern (im besseren Wohnviertel) oder aus Arbeiterkolonien, deren Einzelhäuser als zweites Stockwerk im allgemeinen aber nur ein ausgebautes Dachgeschoß haben. Diese offene Bauweise ist fernerhin durch das Überwiegen der Grünflächen, Vorgärten, Haus- und Feldgärten gekennzeichnet (Abb. 14). Der südliche Teil des Stadtgebietes geht in Flachbauweise über. Auf Abbildung 23 ist dieses Gebiet ganz als Grünfläche angegeben, weil der Anteil der bebauten Fläche gering ist [111]). Das einstöckige Kötterhaus mit Dachgeschoß (Abb. 6) und das Bauernhaus, das sich aus dem manchmal noch fast rein erhaltenen Niedersachsenhaus (Abb. 7) entwickelt hat, sind die typischen Vertreter dieser Flachbauweise. Die einzelnen Siedlungshäuser sind zweistöckig.

---

[108]) Vgl. z. B. die 1934 erbaute Siedlung an der Querenburger Straße.

[109]) Vgl. für das Gesamtstadtgebiet den Baustufenplan der Stadt Bochum vom 7. März 1933.

[110]) Einen interessanten Versuch, die Gebäudehöhe einer Stadt darzustellen, hat E. Hanslik (Biala, Wien-Leipzig 1909, Eine deutsche Stadt in Galizien.) für Biala vorgenommen. Durch die Kleinheit des Ortes ist die Möglichkeit gegeben, hausweise die Stockwerkhöhe festzulegen, so daß in diesem Fall ein der Wirklichkeit vollkommen entsprechendes Häuserrelief entsteht.

[111]) Nach Angabe der Stadterweiterung darf hier die bebaute Fläche einschließlich des zugehörigen Hof- und Gartenraumes 10 % der Gesamtfläche nicht übersteigen.

Mit diesem generalisierten Schema, welches das Vorwiegen der einzelnen Bauweisen [112]) angibt, verbindet sich eine Anzahl von Mischtypen, die sich schon aus der verschiedenen Zweckbestimmung der betreffenden Wohnbauten ergeben. Das gemischte Wohngebiet bedingt mit seinem Wechsel von Wohn- und Geschäftshaus ein völlig anderes Straßenbild als das reine Wohngebiet. Weiterhin zeichnet es sich durch einen noch stärkeren Wechsel der Stockwerkhöhe und durch größeren Verkehr im Gegensatz zu den Wohnstraßen aus. Ein Ring aus Siedlungen dieser Bauweise zieht sich zunächst um die eigentliche Geschäftsstadt. Ferner reiht sich diese fast regelmäßig an den alten Radialstraßen auf, die wie Wittenerstraße, Castroper-, Herner- und Dorstener-, Allee- und Hattingerstraße (Abb. 22) aus den ehemaligen Stadttoren herausführten.

In der Nähe einer Zeche baut sich wegen der größeren Bevölkerungszahl mit großer Gesetzmäßigkeit zumeist ein gemischtes Wohngebiet (mit mehreren Geschäftshäusern [113])) auf. Eine Ausnahme bildet die Zeche Konstantin VI/VII an der Hiltroperstraße, die keine Siedlung nach sich gezogen hat, weil die Belegschaft sich zunächst aus den Bewohnern der nahegelegenen Kötterhäuser zusammensetzte. Heute kommt die Masse der Arbeiterschaft aus Hofstede, Riemke, Herne und Eickel [114]).

Als reines Wohngebiet heben sich im Hauptbebauungsgebiet des Stadthauptkernes — das ist das Gebiet innerhalb der Umgehungsstraßen (Abb. 23) — deutlich das Stadtparkviertel und südliche Ehrenfeld heraus.

Im Gesamtbaucharakter der Wohnfläche ist der Wechsel der Stockwerkhöhe das entscheidende Element. Dieser Wechsel bedingt ein auf- und absteigendes Siedlungsprofil, dessen Unruhe sowohl durch häufige Baulücken als auch durch zahlreiche hochaufragende Schornsteine vergrößert wird.

b) Industriefläche.

Den Hauptanteil an der Industriefläche nehmen die über das ganze Stadtgebiet verteilten Bergbauanlagen [115]) ein.

Im Süden des Stadtraumes, im Gebiet des anstehenden produktiven Karbon (Abb. 26) liegen die ältesten heute verlassenen Betriebe, welche die Merkmale der alten bodenständigen Wohnbauweise [116]) zeigen, sich dem Gelände anpassen und sich, wie z. B. die alte Zeche Glückswinkelburg in Wiemelhausen, mit dem typischen Bruchsteinbau gut dem Landschaftsbild einfügen. Heute sind die größeren Bauten dieser alten Zechenbetriebe, wie z. B. die Maschinenhäuser, vielfach zu Wohnbauten umgestaltet.

---

[112]) Nach Angabe der Stadterweiterung darf heute nur noch in der Form gebaut werden, die der Baustufenplan von 1933 für das entsprechende Gebiet vorsieht.

[113]) In den ganz geschlossenen Siedlungen, die häufig weiter vom Arbeitsplatz entfernt sind, übernimmt allerdings, wenn nicht ein eigenes Konsumhaus vorhanden ist, der „fliegende Händler" die Versorgung mit Lebensmitteln.

[114]) Nach Angabe der Zechenverwaltung.

[115]) Die auf Abb. 23 gekennzeichnete Industriefläche setzt sich vorwiegend aus Bergbaubetrieben und deren Nebenanlagen zusammen.

[116]) Vgl. K. Koschwitz (1930), S. 10.

Gras- und buschbewachsene Haldenreste finden sich am Rand des Ruhrtales [117]) und in den seitlich einschneidenden Bachtälern als letzte Zeugen des hier in früheren Jahrhunderten betriebenen Stollenbergbaues.

Zum Stadtinnern hin, schon im Gebiet der Mergelüberdeckung, nehmen die Bergwerke, die hier im Zuge des großen Industrieaufschwunges entstanden sind, an Größe und flächenhafter Ausdehnung zu. In dieser Zeit entwickelten sich die Erscheinungsformen der heutigen Zechen. Eisenkonstruktionen recken sich empor, in welchen nur der charakteristische Malakowturm mit seinen wuchtigen Formen ein ruhiges Moment herstellt. Vielfach heute nicht mehr in Betrieb, wie z. B. die Zeche Julius Philipp, sind diese Anlagen der ersten größeren Industrieepoche als ehemalige Zechen gekennzeichnet durch die großen Haldenkomplexe, welche zum Teil schon mit hohen Birken bestanden sind, zum Teil aber ihr durch Einfurchungen und Erosionsrinnen charakteristisches Relief zeigen und sich als Sonderform aus der Oberfläche der Stadtlandschaft (Abb. 4, 8) herausheben [118]). Der Norden zeichnet sich durch Großschachtanlagen aus. Zumeist nach der Jahrhundertwende entstanden, folgen sie mit ihren großen Nebenproduktenanlagen der allgemeinen Tendenz nach weitgehender Ausnutzung der Kohle und ihrer Nebenprodukte. Sie stellen mit ihren riesigen Schloten, Förder-, Kühl- und Kokslöschtürmen, mit großen Maschinen- und Kesselhäusern und Waschkauen auf kleiner Fläche zusammengedrängt, in schweren Massen geschlossene Formkomplexe dar, die durch horizontale und vertikale Linien den bestimmenden Bildcharakter erhalten (Abb. 3, 13), während bei der Kokerei mit den vielen Koksöfen und noch mehr bei den chemischen Werken mit den freistehenden Kesseln und großbauchigen Riesenretorten die runde Form überwiegt. Der einzigartige Eindruck der Industriesilhouette (Abb. 1) wird durch die endlose Reihe der Schornsteine erreicht, die sich hoch über die Werke erheben und mit ihren Rauchfahnen von der Arbeit der schaffenden Industrie Zeugnis ablegen.

Im Gegensatz zu den geschlosseneren Formen einer Zechenanlage zeigt das Hüttenwerk (Abb. 10) vorwiegend vielgliedrige Eisenkonstruktionen. Es ist weitläufiger und steht mit einer Anzahl von Industrieanlagen, oft mit Zechen, in direkter Produktionsverbindung (z. B. Bochumer Verein: Agglomerieanlagen — Hochofenbezirk, Röhrenwalzwerk, Zeche Karolinenglück etc.), so daß es flächig sichtbar viel weiter ausstrahlt als eine Zechenanlage und darum auch das Landschaftsbild stärker beeinflußt. Ein weiterer Unterschied des Erscheinungsbildes von Hütte und Zeche, der sich schon auf große Entfernung hin kenntlich macht, wird durch die Dampf- und Rauchentwicklung der betreffenden Industrieanlagen hervorgerufen. Während die Zeche meist grau-schwarze Rauchfahnen an den Himmel zeichnet und leichte, weißliche Dämpfe dem Kühlturme entsteigen läßt, zeigt die Hütte eine Vielzahl der verschiedensten Raucharten, die raschem Wechsel unterliegen und vor allem in der Farbe auch große Unter-

---

[117]) Z. B. finden sich im Ruhrtal auf kurzer Strecke zwischen Mittelstiepel und Kosterbrücke die Haldenreste der alten Betriebe des Stollenbergbaues vom Müsenschacht, der Zeche Gottgewagt und Pfingstblume.

[118]) Vgl. die riesigen Haldenanlagen bei Zeche Heinrich Gustav (Werne).

schiede aufweisen. Die mit der Kokerei verbundene Zeche wird dagegen durch dicke, weiße, oft zu phantastischen Gebilden zusammengetürmte Dampfmassen, die von Zeit zu Zeit aufsteigen und sich erst langsam in höheren Schichten auflösen, kenntlich gemacht.

Zwischen den nördlichen Großschachtanlagen und den älteren Zechen ist die nördliche Haldengrenze[119]) (Abb. 26) eine charakteristische Scheidelinie. Die Industriegroßanlagen im nördlichen Stadtgebiet bauen außer vereinzelten Kohlen- und Koksbergen keine Halden auf; einmal, weil sie zu einer möglichst weitgehenden Ausnutzung der Kohle übergegangen sind, dann auch, weil sie die restlichen Bestände als Bergeversatz benutzen, ein Verfahren, das besser vor Bergschäden schützt als der Handversatz[120]). Diese nördliche Haldengrenze verläuft über Hofstede an Zeche Hannibal Schacht I/III (vgl. Stadtplan) vorbei, kreuzt die Poststraße, umschließt dann in einem Bogen die Anlagen von Zeche Konstantin Schacht III und den Eisen- und Hüttenwerken, hält sich bis zum Werner Hellweg nördlich der Staatseisenbahn (Langendreer—Bochum-Nord), läuft dann weiter nördlich der Zechenanschlußbahn von Zeche Amalia an den mächtigen Halden der Zeche Heinrich Gustav (Werne) vorbei und trifft die Stadtgrenze am Harpener Hellweg.

Aus vorangehendem ergibt sich im großen eine Gliederung des Stadtgebietes nach der Art der Bergbaubetriebe in drei Haupträume, deren Grenzen durch zwei genau zu bestimmende Scheidelinien, Halden- und Kreidemergelgrenze, festgelegt sind (vgl. Abb. 26).

Südlich der Kreidemergelgrenze im Gebiet des anstehenden produktiven Karbon finden sich Reste alter Bergbaubetriebe, während das nördliche Stadtgebiet durch Großschachtanlagen charakterisiert ist. Der Zwischenraum ist durch die Zechen der Hauptindustrieepoche des vergangenen Jahrhunderts gekennzeichnet. Es sind Zechen ohne größere, im Landschaftsbild auffällige Nebenanlagen, dafür aber mit mächtigen Haldenkomplexen.

Die räumliche Verteilung der Schächte über das ganze Stadtgebiet ist durchaus dezentrisch, d. h., die Kohlenschächte liegen nicht zusammen, haben vielmehr einen Abstand von 1—2 km[121]) (Abb. 27). Aus dieser Lage der Bergbaubetriebe erklärt sich die weiträumige Siedlungsanlage der Bergbaustadt.

Die übrigen Industriewerke, Fabrikgebäude der Maschinen- und Fahrzeugindustrie, die verschiedenen Betriebe der Nahrungsmittelindustrie, wie z. B. die Brauereien u. ä., sind nicht so stadtbildbestimmend wie die auf Kohle und Eisen begründeten Industrieanlagen. Sie finden sich vorwiegend an der Peripherie des Hauptbebauungsgebietes, wenn sie nicht, wie z. B. die Korn-

---

[119]) Diese Grenze trifft als nördliche Haldengrenze nur für das Bochumer Stadtgebiet zu. Sie gilt nicht für die Stadtgebiete nördlich von Bochum, wo sich selbstverständlich noch Halden finden.

[120]) Vgl. A. H. Goldreich: Die Bodenbewegungen im Kohlenrevier und deren Einfluß auf die Tagesoberfläche, Berlin 1926, S. 17 ff.

[121]) Vgl. H. Ehlgötz (1930), S. 267.

brennerei Friemann auf der Horst-Wessel-Straße, später von der sich nachdrängenden Wohnsiedlung eingeschlossen worden sind.

Die Großziegeleien im Gebiet der Lößdecken liegen meist inmitten flacher Äcker und weisen nur durch den großen Schornstein des Ringofens auf ihren Industriecharakter hin.

c) Gesamtcharakteristik der bebauten Fläche.

Die Flächen der Industrieanlagen, der Wohn- und Geschäftsgebiete ergeben nach ihrem Verhältnis zueinander, der Lage, Verteilung und dem charakteristischen Aussehen den Gesamtcharakter der bebauten Stadtfläche. Unausgeglichenheit ist das Gesetz des Stadtprofils. Ein durch Bochum gelegter Vertikalschnitt würde erkennen lassen, daß die Bewegung im Profil der Stadtlandschaft nach außen hin abnimmt. Gegen die Peripherie des Stadthauptkerns löst sich die feste Baugeschlossenheit langsam auf, und das wiederholt sich natürlich in entsprechender Weise bei den Stadtnebenkernen. Stadt und Land verzahnen sich, die städtische Besiedlung greift auch auf die ländliche Umgebung über, und umgekehrt steht noch manches alte Bauernhaus mitten im enger bebauten Stadtgebiet. Dieses Gegeneinander zweier ganz verschieden struierter Gebiete mit völlig anders geartetem landschaftlichem Ausdruck macht die Randzone der Hauptbebauungsfläche als Siedlungsmischgebiet besonders reizvoll.

d) Die verschiedenen Siedlungstypen im Gesamtraum.

Die einzelnen baulichen Grundelemente schließen sich mit den verschiedenen Haustypen, Bauweisen und Industrieanlagen zu bestimmten Siedlungstypen zusammen, die durch ihre jeweilige Zweckbestimmung, ihre Lage im Gelände und ihre Lage zueinander ein verschiedenes Gepräge erhalten und erst in ihrer Gesamtheit in Verbindung mit den Grünflächen und den Verkehrsbändern das Stadtbild von Bochum ausmachen.

Es lassen sich für den Bochumer Raum neben der Fläche des Stadthauptkernes, die den alten Stadtkern einschließt, folgende Siedlungstypen unterscheiden. Ihre Struktur und ursprüngliche Anlage geht besonders aus einem Vergleich zwischen dem alten Meßtischblatt von 1840 [122]) und dem von 1927 hervor. Auf dem älteren Blatt sind alte Streusiedlung und alte Dorfkerne deutlich erkennbar, während auf dem jüngeren Blatt die ursprünglichen Siedlungstypen durch die Darstellung der späteren Bebauung verwischt sind. Der Einzelhof findet sich im Süden des Stadtraumes im Gebiet des anstehenden Produktiven (Abb. 7) und im landwirtschaftlich bestimmten Norden. Er ist aus dem Niedersachsenhaus hervorgegangen, wenn nicht zu Ende des vergangenen Jahrhunderts, wie z. B. bei den Lennershöfen (Querenburg), ganz neue Ziegelbauten mit zwei- bis dreistöckigem Wohnhaus errichtet wurden. Die alten Herrenhäuser, wie z. B. Haus Rechen, Haus Laer, Haus Heven, Haus Kem-

[122]) Siehe Fußnote 85.

nade stellen in ihrer weiträumigen Anlage mit wuchtigem, von alten Baumgruppen umgebenen Bruchsteinbau im Aufbau der Stadtlandschaft von Bochum ein selbständiges Moment für einen kleinen Raumausschnitt dar. Sie stammen zum Teil aus dem Mittelalter und liegen ausnahmslos südlich des Stadtkernes. Geschlossene Dorfanlagen weisen die Terrassen der Ruhr (z. B. Stiepel) und ihrer Nebenbäche auf. Aufgelockerte Dorfformen, durch Erbhöfe ausgezeichnet, bestehen bei Querenburg und Laer im Süden, bei Kirchharpen und Kornharpen (vgl. Stadtplan) im Osten — der eigentlichen Erbhofzone — des Stadtraumes.

Industriedurchsetzte, früher selbständige Stadtnebenkerne sind Gerthe, Werne (Abb. 4), Langendreer und Linden-Dahlhausen.

In engster Verbindung mit der Innenstadt stehen die Industrievororte Hamme, Hofstede, Riemke und Grumme (Abb. 20). Selbständige Raumkomplexe bilden die geschlossenen Arbeiterkolonien, wie z. B. Kolonie Dahlhauser Heide in Hordel (Abb. 5 u. 25).

Diese Vielfalt von Typen zeigt, daß eine schematische Anordnung der bebauten Fläche nach Industrie-, Geschäfts- und Wohnviertel, wie K. Dübbers[123]) in seinem Plan vorsieht, in der Industriegroßstadt nicht möglich ist. Es muß vielmehr versucht werden, aus den historisch gewordenen Gegebenheiten das Zweckmäßigste zu gestalten.

Obwohl gerade Gliederungsfeindlichkeit für die Industriegroßstadt charakteristisch ist, gehört Bochum im Gegensatz zu Gelsenkirchen[124]) und den Städten der Emscherlinie ebenso wie die Hellwegstädte Duisburg, Essen und Dortmund zu den am besten durchgegliederten Städten des Ruhrgebietes[125]). Denn trotz des industriellen Charakters und der dichten Siedlung ist der Gesamtraum mit Grünflächen durchsetzt, die belebend und verschönernd auf das Stadtbild einwirken, im Gegensatz zu den Städten südlich der Emscher, „wo in dem Drange der Industrialisierungsperiode fast alle Grünflächen verloren gegangen" sind[126]).

3) Grünflächen.

a) Art und Verteilung der Grünflächen über das Gesamtstadtgebiet und ihr Verhältnis zum Relief.

Wenn man von der Hauptlage des bebauten Gebietes im flachwelligen Reliefiefsten absieht, haben sich Wohn- und Industriebauten im Großen und Ganzen unabhängig von den Geländeformen entwickelt. Dagegen ist die Verteilung von Ackerland, Wiese und Wald stärker an bestimmte Geländeformen gebunden. Einen Gesamtüberblick über Art und Verteilung der Grünflächen geben die Flugbildkarten.

---

[123]) K. Dübbers (1930).
[124]) W. Goch (1925), S. 106 ff.
[125]) W. Goch (1925), S. 137.
[126]) H. Ehlgötz (1925), S. 3.

Die größten und weiträumigsten Ackerflächen finden sich im flachen Norden und Osten, im Gegensatz zum stärker reliefierten Süden mit seinem vielgliedrigen Mosaik von Acker, Weide, kleinem Waldbestand, Haus- und Feldgärten.

Die Kleingärten, im allgemeinen Schrebergärten genannt, sind gekennzeichnet durch kleine Felderaufteilung und heben sich durch ihre geschlossene, komplexhafte Anlage von der Umgebung ab. Sie finden sich vorwiegend an der Peripherie des Hauptbebauungsgebietes in Nähe des Umgehungsringes. Die Stadtnebenkerne weisen bis auf Langendreer wegen des reichlich zur Verfügung stehenden Gartenlandes keine geschlossenen Kleingärten auf. Von diesen Gartenanlagen sind die offenen Feldgärten zu unterscheiden, die sich in jedem unbebauten Gelände finden, selbst mitten in der Stadt. Nicht selten werden auch das flache ausgeschachtete Gelände einer alten Ziegelei und sogar schmale Streifen an den Eisenbahnen entlang von Gärten eingenommen. Die meist feuchten kleinen Täler, auch Siepen genannt, die auf der Reliefkarte (Abb. 16) durch den Isohypsenverlauf hervortreten, sind auf ihren ebenen oder muldenförmigen Talauen durch Wiesenkultur gekennzeichnet, während die Hänge kleine Waldbestände, Buschwerk oder auch bei bloßgelegten Sandsteinrücken Heide tragen. Als stärker bewaldete Gebiete heben sich deutlich die Streifen im Norden an der Herner Stadtgrenze heraus (das Zillertal), im Süden Weitmarer Holz, Sundern und Henkenberg, im Südosten Teile von Stiepel und Querenburg (vgl. Stadtplan). Es handelt sich vorwiegend um Laubwald, in dem Buche und Eiche vorherrschen. Für den Süden ist es charakteristisch, daß vorzüglich die Steilabhänge (Abb. 2) bewaldet sind, und zwar vorwiegend mit Eichen, während die ebeneren Bergrücken Buchenhochwald tragen. Verschiedentlich ist auch die ganze Bergkuppe, wie bei dem von allen Seiten steil ansteigenden Grimmberg, mit Wald bedeckt. Diese bewaldeten Schöpfe, auf eine wellige Ackerlandschaft aufgesetzt, unterstreichen durch den Vegetationswechsel die Unruhe des Auf und Ab im Relief.

Charakteristisches Untergehölz ist, wie im ganzen Ruhrgebiet, das immergrüne Ilex. Besonders stark vertreten ist es im Weitmarer Holz, welches sich weiterhin durch Birkenbewachsung auszeichnet.

Im südlichen stark reliefierten Gebiet wird jede Verflächung, soweit sie noch den Ackerbau zuläßt, für Roggen-, Weizen- oder Haferanbau ausgenutzt. Das übrige Gelände wird von Hausgärten eingenommen, dazu von Wiesen und Viehweiden, welche kleineren Baumbestand als deutliches Merkmal tragen.

b) Gliederung der Grünflächen nach besitzrechtlichen Verhältnissen und nach der Beziehung zur Siedlung.

Die Gliederung der Gesamtgrünflächen des Bochumer Raumes in Verbandsgrünflächen, landwirtschaftlich genutzten Industriebesitz und Erbhöfe geht nach der rechtlichen Struktur vor (und es sind damit nicht nur dieser Gruppe allein zukommende Landschaftsmerkmale

verbunden), läßt aber doch geographische Bedingtheiten erkennen. Den folgenden Betrachtungen liegt Abbildung 23 zu Grunde.

Die Verbandsgrünflächen sind die durch den Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk, Essen, fluchtlinienmäßig festgelegte Grünflächen, auf denen allerdings gelegentlich eine Bebauung zulässig ist, „wenn der Charakter der Freifläche erhalten bleibt“ [127]). Sie sind in einem organischen Netz zusammengeschlossen, dringen über den Umgehungsring hinweg am weitesten in das Stadtinnere vor und schaffen als Erholungs- und Lufterneuerungsflächen den notwendigen Ausgleich in dem engbebauten Gebiet. Man sucht die Grünflächen für die Großstadtbevölkerung zu erhalten, indem man solche Gebiete von einer weiteren Bebauung, besonders durch Industrieanlagen, ausschließt. Auf diese Weise soll z. B. das Ruhrtal als ausgesprochene Erholungsstätte bestehen bleiben [128]). Soweit es heute noch möglich ist, bemüht man sich fernerhin, zwischen Zeche und Wohnsiedlung kleine Rasenstreifen oder Baumreihen einzuschalten.

Öffentliche Gartenanlagen, Parks, Friedhöfe und Kleingärten werden in das Gebiet der Verbandsgrünflächen miteinbezogen, welches als ausgesprochene Erholungsfläche unbesiedelt ist; einige Ausnahmen kommen allerdings vor, so befinden sich z. B. im Süden der Stadt in den Wäldchen vereinzelte Kötterhäuser. Gerade die Verbandsgrünflächen stellen, obwohl sie keine Nutzflächen sind, vom städtebaulichen und stadtlandschaftlichen Gesichtspunkt aus, ein wichtiges, das Landschaftsbild bestimmendes und belebendes Element dar.

Völlig anders ist der landwirtschaftlich genutzte Industriebesitz struiert. Um den Ersatzansprüchen bei Bergschäden zu entgehen, waren die Bergbaubetriebe schon früh darauf bedacht, das Stadtgebiet oberhalb ihrer Grubenfelder in eigenen Besitz zu bekommen. Wenn dieses Gelände nicht zu Siedlungszwecken benutzt wurde, blieb es vielfach brach liegen, wodurch es die Stadtbildgestaltung erschwerte und zu dem unharmonischen Aussehen der Industriestadt beitrug. Heute ist das Land an Arbeiter, die es zu Nutz- und Feldgärten und Äckern umgestaltet haben oder an kleinere landwirtschaftliche Betriebe verpachtet. So ist z. B. der Stadtteil Bergen mit seinen großen Getreideäckern (Abb. 5), von denen man leicht auf Erbhöfe schließen könnte, ganz im Besitz der Industrie.

Diese Flächen sind siedlungsarm, wenn nicht geschlossene Arbeiterkolonien oder weit verstreute Einzelsiedlungen vorhanden sind. Im Süden des Stadtgebietes überwiegt das mitten in einem Bauerngarten gelegene Kötterhaus (Abb. 6).

Die restlichen Grünflächen entfallen mit 1 679 ha auf Erbhöfe. Diese zeichnen sich mit ihren weiten Äckern und großen Baumbeständen in der Nähe des Einzelhofes durch einen ganz bestimmten Landschaftscharakter aus, den der Fremde im Industriegebiet im allgemeinen nicht vermutet. Die größte

---

[127]) Verwaltungsbericht des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk für die Geschäftsjahre 1926 bis 1933, S. 14.

[128]) Verwaltungsbericht des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk (1926 bis 1933), S. 16.

Anzahl der Erbhöfe liegt östlich der Linie Bergen, Grumme, Wiemelhausen, in die sich nur die schmale Stadt- und Industriezone von Werne und Langendreer einschaltet. Es erstreckt sich hier von Norden nach Süden eine geschlossene Erbhofzone fast ohne Industrie. Östlich von Langendreer und Werne finden sich noch vereinzelte Erbhöfe. Einige Höfe dieser Hauptzone sind allerdings wie in Kirch- und Kornharpen zu lockerer Dorfsiedlung vereint, während das geschlossene Dorf Stiepel nur zwei Erbhöfe aufweist, weil hier durch ständige Teilung der Besitz verkleinert wurde. Der industrielle Westen ist sehr arm an Erbhöfen. Im stark industriedurchsetzten Nordwesten weist Hamme einen, Hofstede zwei und Riemke drei Erbhöfe auf. Bergen ist, wie schon erwähnt, Industriebesitz. Einige kleinere Erbhöfe finden sich noch im Südwesten des Bochumer Raumes, in Linden-Dahlhausen.

Zusammen hat Bochum 120 Erbhöfe mit einer Gesamtfläche von 1 679 ha, das ergibt eine Durchschnittsgröße von 14 ha = 56 Morgen [129]), der größte Erbhof mißt 72,49 ha = 290 Morgen, während der kleinste 4,92 ha = 19,68 Morgen [130]) umfaßt. Von der Fläche des Gesamtstadtgebietes nehmen die Erbhöfe 14% ein.

4) Verkehrsbänder im Stadtbild.

Das bebaute Gelände wird durch das Netz der Verkehrsbänder mit den Grünflächen in enge Beziehung gesetzt. Obwohl ihr Anteil am Stadtgebiet nur 8,41% beträgt (Abb. 21), sind sie von großer Bedeutung für die innere Struktur des Raumes; fernerhin zeichnen sie sich durch einen eigenen selbständigen Bildcharakter aus.

a) Straßen.

Von den Hauptverkehrsbändern ist die Straße das älteste und entscheidendste Glied. Am Kreuzungspunkt zweier alter Handels- und Heerstraßen entstand Bochum. Die Kohlenstraßen spielten seit dem 18. Jahrhundert für den Stollenbergbau eine wichtige Rolle. An den Hauptstraßen entlang vollzog sich zur Zeit der ersten Industrialisierung die Stadterweiterung (Abb. 18), und heute mit der fortschreitenden Entwicklung der Motorisierung des Verkehrs hat die Straße eine erhöhte Bedeutung. In feinster Verästelung vollendet die Straße den Kreislauf aller Verkehrsbeziehungen im Raum [131]). Abgesehen von

[129]) Nach Angaben des Erbhofamtes, Amtsgericht Bochum.

[130]) Die Mindestgröße eines Erbhofes von 25 Morgen für das Reich, ist auf 16 Morgen = 4 ha für das Ruhrgebiet gemäß Reichserbhofgesetz vom 29. September 1933 festgelegt worden.

[131]) Vgl. aus einem Plan in der Ausstellung „Die Straße", Juni 1935, Essen, Grugagelände:
„Die Straße verbindet:
Die Wirtschaftsgebiete im Reich (Reichsautostraßen),
Stadt und Land im Durchgangsverkehr,
Stadt und Land im Nahverkehr,

den verkehrstechnischen Aufgaben ist die Straße als Teil der Landschaft [132]) ein wichtiges Glied im Gesamtstadtbild, von nur ihm eigenen typischen Gepräge.

Aus der Fülle ihrer Funktionen ergibt sich eine Vielzahl von Einzeltypen: angefangen bei den Fernverkehrsstraßen mit ihren Zubringerstraßen über die Hauptverkehrs-, Geschäfts- und Wohnstraßen schließt sich die Reihe erst beim einfachen Wegenetz in Feld und Wald.

Einen guten bildmäßigen Überblick über das Straßennetz vermitteln die Photobildkarten, während die Meßtischblätter den Straßenverlauf wiedergeben. Wie ein Spinnennetz überlagern und durchdringen die Straßen die Bochumer Stadtlandschaft und stellen mit ihren feinen Verzweigungen die Beziehungen her zwischen den einzelnen bebauten Teilen, zwischen Industriegelände und Arbeitsstätte, Wohn- und Erholungsgebiet.

Der Stadtkern hebt sich durch große Straßendichte und durch ein Gewinkel von kurzen Quer- und Nebenstraßen von dem übrigen Stadtraum ab und bildet ein selbständiges Straßensystem, das von dem neuen Netz der Hauptstraßen gekreuzt wird. Diese strahlen radial aus dem Zentrum aus (Abb. 18), schneiden einen Umgehungsring, der sich als breites, baumloses und siedlungsarmes Band deutlich von der Umgebung abhebt, und erschließen die Außengebiete. Wegen der gesteigerten Verkehrsbeanspruchung der Innenstadt berühren die Straßen des Durchgangsverkehrs das eigentliche Stadtgebiet nur tangential und bilden so einen Ring (Abb. 23), der die Hauptbebauungsfläche in weitem Bogen umschließt [133]). Ein Netz ‚das Masche für Masche nach außen wächst. bilden die Straßen des sich südlich an die alte Gemarkung anschließenden, nach 1900 offengelegten Wohngebietes Ehrenfeld. Hier entstand ein gleichmäßiges Geviert von Längs- und Querstraßen, in welchem die Königsallee die bestimmende, selbständige (d. h. dem übrigen Straßennetz nicht zugeordnete) Diagonalachse ist.

Die Vorzugsrichtung der am stärksten beanspruchten Verbandsstraßen)Abb. 23) ist wie bei den Eisenbahnen die Ost-West-Richtung. Darin ist ein Anpassen an das Gelände im Großen zu erkennen, während im übrigen die Verbandsstraße (im Gegensatz zur alten Verkehrsstraße) im kleinen Raumausschnitt nicht an das Gelände gebunden ist, da heute die Reliefhindernisse durch Auffschüttung oder Ausschachtung überwunden werden. So läuft die Verbandsstraße gerade als ein breites, flaches, baumloses Band, von den in rhythmischem Wechsel hell und dunkel gestrichenen Bordsteinen umsäumt, durch das Bochumer

---

Industriezonen mit Wohn- und Geschäftszentren,
Wohn- und Arbeitsstätten im Berufsverkehr,
Die ländlichen Siedlungskerne untereinander,
Die Erholungsgebiete mit der Großstadt."

[132]) Vgl. Ausstellung „Die Straße": „Die deutsche Straße soll mehr sein als eine bloße Fahrfläche. Sie ist ein Teil deutscher Landschaft. Die Straße spiegelt das Gesicht der deutschen Gaue wieder."

[133]) Die Frage der Verkehrsentlastung der Innenstadt, welche gerade wegen der vielen Verkehrsengpässe in der Altstadt eine besondere Rolle spielte, ist mit diesem Umgehungsring für die Innenstadt sehr gut gelöst, besser als in den meisten Ruhrgebietsstädten. Vgl. Rappaport: Ein Bebauungsübersichtsplan für das Rheinisch-Westfälische Industriegebiet, in „Der Städtebau", 19. Jahrgang, S. 114.

Stadtgebiet. Sie bildet ein neues Landschaftselement, dessen selbständiger Charakter durch die Siedlungs- und Baumlosigkeit der nächsten Umgebung verstärkt wird, so daß man von einem Typ der Verbandsstraßenlandschaft (Abb. 9) sprechen kann. In Ost-West-Richtung schneidet der Ruhr-Schnellweg OW IV (Dortmund—Duisburg die Bochumer Stadtlandschaft. Die notwendige Verkehrsergänzung in dem vorwiegend ost-westgerichteten Verkehrsnetz des Ruhrgebietes stellen die größtenteils erst im letzten Jahrzehnt unter Berücksichtigung schon ausgebauter Strecken geplanten und vielfach noch im Bau befindlichen NS-(Nord-Süd) Verbandsstraßen her. Sie bilden das Hauptgerippe in dem neuerdings Nord-Süd gerichteten Siedlungskörper der Stadt. Die Diagonalstraßen sind in diesem rechtwinkeligen Verkehrsfeld die ergänzenden Mittellinien.

Vielfach schließen sich diese jüngsten Verkehrswege den alten Verkehrsstraßen an, die einen ganz anderen Landschaftscharakter haben. Im allgemeinen heute von schmalen Radfahrwegen begleitet, verlaufen die alten Verkehrsstraßen oft auf der höchsten Fläche des Geländes (Abb. 2) und schmiegen sich dem Auf und Ab des Reliefs völlig an. In ihrem Gesamtverlauf sind sie schon früh Siedlungsleitlinien gewesen und weisen heute eine lockere Bebauung auf, mit vorwiegenden 1 bis 1½stöckigem Langhaus. In den Zwischenräumen der einzelnen Häuser schiebt sich der Hausgarten bis an die Straße heran. In gewissen Abständen [134]) verdichtet sich an diesen alten Verkehrsstraßen die Besiedlung zu kleinen Kernen halb städtischen, halb ländlichen Charakters. Eine lange Reihe mächtiger alter Bäume — meist Ulmen — hebt diese Verkehrslinien von der umgebenden Landschaft ab. Durch ihr dickes Straßenpflaster haben diese Verkehrsstraßen auch im kleinen landschaftlichen Ausschnitt — bildmäßig und akustisch — einen anderen Charakter als die glatt asphaltierte Verbandsstraße; diese dient dem Auto, während die alte Verkehrsstraße noch viel Pferdefuhrwerk aufweist.

In ähnlichem Gegensatz wie Verbands- und Verkehrsstraßen im Gesamtraum der Bochumer Stadtlandschaft stehen Wohn- und Geschäftsstraßen im bebauten Gebiet zueinander.

Die Wohnstraßen haben je nach ihrer Lage im Arbeiter-, Beamten- oder besseren Wohnviertel und je nach dem Grade ihrer Verkehrsbeanspruchung, die sich im Straßenbild bis zum Straßenpflaster widerspiegelt, einen verschiedenen Bildcharakter.

Die Straße im älteren Arbeiterviertel zeigt im allgemeinen, abgesehen von den Baulücken, wegen ihres geradlinigen Verlaufes und der einfachen schlichten Hausfronten ein geschlossenes Bild. In den Arbeitervierteln, die nach 1900 errichtet wurden, finden sich dagegen vereinzelte Häuser (manchmal zu zweien oder dreien in einem Häuserverband zusammengeschlossen), deren hohe Brandmauern andeuten, daß die bauliche Entwicklung der Stadt noch nicht zum Abschluß gekommen ist. Große Baulücken geben einen Durchblick auf unschöne Häuserrückseiten frei (Abb. 11).

---

[134]) D. h. in ½- bis 1stündiger Entfernung.

Die alten Beamtenviertel innerhalb des Umgehungsringes zeigen besonders im Stadtinnern mit den vielen Erkern, Balkonen, Vorbauten und Dachgiebeln ihrer Häuser keine einheitliche Fassade und haben selten ein geschlossenes Straßenbild. Selbst im engbebauten Gebiet innerhalb des Eisenbahndreiecks finden sich noch die für die Industriestadt charakteristischen Baulücken und großen Brandmauern, wie z. B. der Lagerplatz Ecke Horst-Wessel- und Franz Straße.

Die neueren Straßen der Beamtenviertel, z. B. Reichshof, zeichnen sich durch eine geschickte Linienführung [135]) aus. Hier ist der Vorgarten mit in das Straßenbild hineingenommen und setzt dadurch das Haus zur Straße in Beziehung, während der Vorgarten des Villenviertels durch hohes Mauer- oder Gitterwerk das Haus der Straße entzieht [136]). Durch diese Straßen im Gebiet der offenen Bauweise zieht sich ein Grünstreifen aus langen Baumreihen, vielfach mit Gras- und Heckenwuchs verbunden [137]). Die Alleen sind mit ihrer oft vierfachen Baumreihe und ihren gepflegten Grünanlagen (z. B. Königsallee) ebenso wie die öffentlichen Plätze mit ihrem Gartenschmuck ein belebendes Element im Stadtbild. Sie bringen eine gewisse Farbenfreudigkeit in die Eintönigkeit der bebauten Fläche.

Für den Bildcharakter der verschiedenen Plätze der Stadt ist es entscheidend, ob der Platz im Straßenzuge ein verbreitertes Verkehrsglied ist (z. B. Bülowplatz) oder ganz von Häusern umgeben, ein geschlossenes Raumgebilde darstellt (z. B. Wilhelmsplatz und Moltkeplatz).

Ein völlig anderes Aussehen haben die gleichfalls durch Grünflächen belebten Straßen der Kolonien, die aber wegen ihrer Verkehrsabgeschlossenheit nicht mehr dem Hauptstraßennetz angehören.

Der starke Verkehr verleiht den Geschäftsstraßen mit ihrer ununterbrochenen Schaufensterreihe ein einheitliches Gepräge. Charakteristisch für die Straßen der eigentlichen Geschäftsstadt (Abb. 22) sind die vielen Reklameanlagen, welche zum Teil die Fassaden der Häuser verdecken. Besonders am Abend verleihen die bunte Lichtreklame, die hellerleuchteten Schaufenster, der starke Verkehr dem Zentrum einen großstädtischen Charakter.

Mit ihrem Wechsel von Wohn- und Geschäftshaus haben die Straßen des gemischten Wohngebietes wieder ein anderes Aussehen besonders die Eckhäuser weisen Ladenlokale auf —.

Im allgemeinen ist der Straßenverlauf vom Relief abhängig. Für die Oberflächenstruktur der Innenstadt ergibt sich aus dem Unterschied des Geländes innerhalb der 80 und 100 m Höhenlinie (Abb. 16) ein im Vergleich zu Essen und besonders zu Dortmund verhältnismäßig starkes Auf und Ab des

---

[135]) Für die Straßenführung kann es nicht gleichgültig sein, ob die Straße in langweiligster Monotonie dahinzieht, oder ob eine Krümmung oder ein geringer Wechsel in der Straßenbreite die Perspektive verändern.

[136]) Vgl. E. Lauffer (1933), S. 37 ff.

[137]) Vgl. über die Ausgestaltung der Bochumer Straßen mit Grünstreifen, auf die im letzten Jahrzehnt ein besonderer Wert gelegt wurde, den Artikel „Bochums tausend Straßen", Bochumer Anzeiger, 3. Juni 1932.

Reliefs, dem die Steigungen der Straßen folgen, wenn auch durch Ausschachtung oder Anschüttung das ursprüngliche Relief abgeflacht oder überhöht wird; so werden z. B. bei Änderung ehemaliger Plankreuzungen die einzelnen sich schneidenden Verkehrsbänder durch Überführungen getrennt. Im allgemeinen ist die Reliefveränderung durch Ausschachtung am häufigsten, aber selbst dann sind noch wie z. B. am Anfang der Wieland Straße auf kurze Strecken Unterschiede bis zu 10 m möglich.

Gerade diese auf Grund der Oberflächengestaltung bewegte Straßenführung ist für das Straßennetz von Bochum bezeichnend.

Für den Bildcharakter der Straße ist die Straßenbreite[138]) mit bestimmend. Schmale Straßen mit einem durch Zurücksetzung neuerer Häuser von der ehemaligen Straßenfront in die später festgesetzte Baufluchtlinie hervorgerufenen Wechsel der Bürgersteigbreite sind kennzeichnend für die Altstadt. Manche Gassen (z. B. Eulengasse — Sperbergasse u. a.) mit kleinem Kopfpflaster verlaufen in einem Gewinkel unabhängig von der Linienführung der benachbarten Hauptstraße bis an die Siedlungsnähte der Altstadt heran, so daß sich hier zwei selbständige Straßensysteme (das des alten Stadtkerns und das neue Netz der Verkehrsstraßen) überlagern. In den nach 1900 errichteten Stadtvierteln ist die Straßenbreite für die Wohnstraßen auf 15 m (wobei 7,5 bis 10 m auf die Fahrbahnbreite entfallen) und für die Hauptverkehrsstraßen und Alleen auf 26 m bzw. 34 m festgelegt worden[139]). Dagegen zeigen die Hauptstraßen, die durch die Altstadt führen, besonders wenn sie schon zum älteren Verkehrsnetz gehörten, häufig einen Wechsel der Straßenbreite. So weist z. B. die Brückstraße von der Einmündung der Beckstraße — dem Kreuzungspunkt der alten Hellwege — bis zur Hernerstraße auf einer 500 m langen Strecke einen Wechsel der Straßenbreite von 3,4 bis 36 m auf. Durch derartige Einengung oder plötzliche Verbreiterung der Straße besonders durch Ausweichplätze ändert sich das Straßenbild ständig, und es bringt in Verbindung mit lebhaftem Verkehr ein unruhiges Moment in das Bild der Industriegroßstadt hinein.

Mit der Frage der Straßenbreite ist die verkehrswichtige Frage der Gleitsicherheit[140]) der Straßendecke verbunden, die außer von der Steigung und Richtung der Straße von der Straßenbepflasterung abhängt. Am günstigsten sind hinsichtlich der Gleitsicherheit die Straßen mit rauher Oberfläche. Da aber damit — besonders bei den dicken Pflastersteinen — ein erhöhter Lärm verbunden ist, wird die Asphaltdecke für die Hauptverkehrsstraßen vorgezogen. Die abschüssigen Strecken der Asphaltstraßen werden an Regentagen, an denen die nasse, glatte Fläche besonders für Gummireifen die Gefahr des Ausrutschens verstärkt, durch Bestreuung mit Sand und Kies gleitsicher gemacht.

Von ausschlaggebender Bedeutung für das Straßenbild im großen landschaftlichen Ausschnitt ist außer der Straße selbst mit ihrem zugehörigen Häu-

---

[138]) Vgl. zur Frage der Straßenbreite und Straßenführung Rappaport: Der Städtebau, 19. Jahrgang, S. 114 f.

[139]) Nach Angaben der Straßenbauabteilung Bochum.

[140]) Vgl. den Artikel „Bochums tausend Straßen", Bochumer Anzeiger, 3. Juni 1932.

serverband und der Art der Bepflasterung besonders der Ausblick, der „Horizont der Straßen". Auf Grund dieses Ausblickes ergeben sich große Bildunterschiede für die gleiche Straße je nach der Blickrichtung straßenauf- oder straßenabwärts. So wird z. B. der Bildcharakter der Hernerstraße stadteinwärts durch das mächtig überragende Rathaus bestimmt, während stadtauswärts eine Reihe hoher Schornsteine den Blick auf sich ziehen.

Für die Straßen des industriellen Westens der Stadt ist es charakteristisch, daß der Straßenabschluß immer durch einen oder mehrere hochaufragende Schornsteine der Hauptindustrie gebildet wird. Eine Straße ohne diesen Schornsteindurchblick, der ständig an den Bergbau und die Eisenindustrie erinnert, ist kaum zu finden. Diese aufragende vertikale Linie der Schornsteine kennzeichnet zusammen mit der Geschlossenheit der Häusermassen im allgemeinen das Bild der Arbeiterstraße. Selbst zur stadtzugewandten Seite ist dieser Blick auf Schornsteine aller Größen, zum Teil sehr hohe wie den der Schlegelbrauerei, häufig; denn in die Mehrzahl der Baublocks sind kleinere Fabrikbetriebe, besonders der Nahrungsmittelindustrie eingelagert.

Im Gegensatz zu den Straßenbildern anderer Städte weist demnach die Straße der Bergbau- und Eisenstadt folgende Merkmale auf:

1) Häufigkeit der Baulücken.
2) Wegen der nicht geschlossenen Straßenfronten Durchblick auf die Rückseiten anderer Häuserreihen.
3) Wechsel der Straßenbreite, selbst im Verlauf der gleichen Straße.
4) Durchsetzung mit Industrieanlagen.
5) Ausblick vorwiegend auf Schornsteine.

b) Eisenbahnen.

Einen völlig anderen Charakter haben die Eisenbahnen, die als mächtige Verkehrsbänder von wechselnder Breite das Stadtgebiet durchschneiden. In Bochum treffen sich die Bergisch-Märkische und die rheinische Bahn, welche in einem Eisenbahndreieck (Karte 23) die engbebaute Innenstadt umschließen. Landschaftlich heben sich die Eisenbahnlinien durch Dämme oder Einschnitte von der Umgebung ab, da sie nach Möglichkeit die verhältnismäßig starke Reliefierung des Bochumer Raumes in ihrem Verlauf auszugleichen versuchen; für das Straßenbild wird die Art der Bahnkreuzung als Überführung, Plankreuzung mit Barriereverschluß und Bahnwärterhäuschen oder Unterführung von Bedeutung. So ist z. B. noch heute der Bahnübergang an der Hauptverkehrsstraße der Alleestraße ein großes Verkehrshindernis. An den Übergängen bilden zu einem Zaun aufgestellte eiserne Bahnschwellen häufig den seitlichen Straßenabschluß.

Während — mit Ausnahme der Riemker und Langendreer-Linden-Dahlhauser Bahn — die Staatseisenbahn in einer ost-westlichen Richtung[141]) ver-

[141]) H. Ehlgötz (1925), S. 3, und P. Kanold und C. Pirath (1928), S. 23.

läuft, verteilen sich die Zechenanschlußbahnen über das ganze Gebiet der Hauptschachtanlagen, finden sich also vorwiegend nördlich der Kreidemergelgrenze. Südlich davon weisen die Schienen stillgelegter Zechenbahnen auf den ehemalig starken Bergbaubetrieb hin.

Im Norden des Stadtraumes sind die Zechenanschlußbahnen in das Gelände eingeschnitten, so daß sie das Landschaftsbild nicht beeinflussen. Nur der aufsteigende Dampf der Zechenbahnlokomotiven, der in seltsamer Wolkenbildung auf den Bahneinschnitten, also vom Beschauer aus gesehen, oft dicht über der Oberfläche hinzieht, macht auf dieses dem Blickfeld gewöhnlich entzogene Verkehrsband von Zeit zu Zeit aufmerksam.

Der flache Nordwesten ist das eigentliche Gebiet der aufgeschütteten und blickhemmenden Zechenbahndämme, die in einer Höhe bis zu 5 und 6 m zusammen mit den Halden die stärksten Bodenanschüttungen im Landschaftsbild des Bochumer Raumes darstellen.

Mit einem vielgliedrigen Bahnsystem dringen die Anschlußbahnen, allerdings meist dem Blickfeld durch eine Mauer entzogen, in die Werke ein.

c) Straßenbahnen.

Die letzte Verkehrsdurchgliederung in der Bochumer Stadtlandschaft vollzieht das Straßenbahnnetz, das für den Orts-, Vororts- und Nachbarortsverkehr von Bedeutung ist.

Es fahren u. a. Straßenbahnen nach Castrop-Rauxel, Herne, Recklinghausen, Wanne-Eickel, Gelsenkirchen, Wattenscheid, Hattingen und Witten. Die Anlage der Hauptlinien erfolgte in den 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts bis zur Jahrhundertwende [142]). Gerade die Straßenbahnen haben die umliegenden Gemeinden im Laufe der Zeit wirtschaftlich eng mit Bochum verknüpft und der Bebauung geöffnet. Sie strahlen aus dem Stadtinnern nach allen Seiten hin aus, bevorzugen jedoch die Nord-Süd-Richtung. So führen sie z. B. in die Erholungsgebiete im Süden der Stadt und bilden dadurch ebenso wie die Nord-Süd-Verbandsstraßen die notwendige Ergänzung zu dem vorwiegend ost-westlich gerichteten Verkehrsnetz. Sie haben fernerhin viel freies Gelände der Außengebiete enger an das Zentrum geknüpft und damit der Bebauung geöffnet [143]).

Der Einfluß der Straßenbahn auf das Straßenbild ist verschieden groß, je nachdem ob die Bahn — wie bei den meisten neuangelegten Straßen außerhalb der Innenstadt — einen eigenen Bahnkörper hat und die Stromleitungen von hohen auffallenden Eisenmasten getragen werden, oder ob die Bahn eine ausgebaute Straße befährt, keinen Damm besitzt, während das Lei-

[142]) Vgl. die Eröffnungsdaten der Hauptlinien: Bochum—Herne November 1894, Bochum—Wattenscheid April 1896, Bochum—Eickel Oktober 1896, Bochum—Weitmar Juni 1898, Bochum—Laer August 1898, Laer—Werne Februar 1901. Nach M. Seippel (1901), S. 210.

[143]) Die gleiche siedlungserschließende Kraft der Straßenbahn weist P. Brüse für Mülheim nach. P. Brüse, Mülheim an der Ruhr, Versuch einer Stadtgeographie, Diss. Köln 1925, S. 60.

tungsnetz an den Häusern in Höhe des ersten Stockwerkes befestigt ist. Die Straßenbahnwarteinseln stellen mit ihren Leuchtpfeilern und erhöhten, abends beleuchteten Bordkanten ein besonderes Bildelement mitten in der Straße dar.

Eine derartige Verdichtung des durch Straße, Eisenbahn und Straßenbahn dreifach struierten Verkehrsnetzes, wie es die Bochumer Stadtlandschaft aufweist, birgt die Gefahr einer unnatürlichen Siedlungszusammenballung in sich. Diese wird jedoch in Bochum wie bei allen Ruhrgebietsstädten durch die siedlungsverteilende Eigenschaft des Bergbaues vermieden, nicht zuletzt auch deshalb, weil in dem diese Bergbaugebiete verbindenden Verkehrsnetz selbst dezentralisierende Momente liegen.

5) Veränderungen im Stadtbild als Landschaftselement.

Innerhalb der Stadtlandschaft ist eine ständige Bewegungstendenz zu verzeichnen, die durch Einflüsse vor allem städtebaulicher Art die Veränderung zu einem Element des Bochumer Raumes macht. Im Grunde finden sich diese Veränderungen in jeder Stadt, jedoch sind sie sehr verschieden in Grad und Richtung, und so gilt nun zu untersuchen, was in dieser Hinsicht für Bochum besonders kennzeichnend ist.

Es wurde schon wiederholt darauf hingewiesen, daß der erst jungen Bergbau- und Eisenstadt das Moment des Unfertigen anhaftet. Dieser Eindruck wird verstärkt durch die ständigen Veränderungen vorwiegend baulicher Art, welche das Landschaftsbild beeinflussen und der Stadt den Charakter des Werdenden aufprägen. Ruft der jahreszeitliche Wechsel in stetem Rhythmus eine Veränderung für das Gesamtbild des städtischen Großraumes hervor, so sind die Veränderungen durch Menschenhand von größter Bedeutung für den kleinen landschaftlichen Ausschnitt. In Folgendem kann nur eine Beispielauswahl gebracht werden von dem, was sich ständig beobachten läßt.

In der Altstadt von Bochum werden wegen der erhöhten Verkehrsansprüche, die an das Stadtzentrum gestellt werden, und aus dem Bemühen, eine repräsentative Innenstadt für eine Großstadt von ca. 320 000 Einwohnern zu schaffen, verkehrshindernde Engpässe beseitigt, wobei manches alte Fachwerkhaus, das dem Stadtbild eine besondere Note gab, fallen muß. Im Abbruch befindliche Häuser oder große Brandmauern, an denen Tapetenreste und Etagenansätze die Stockwerkhöhe des alten Hauses anzeigen, sind äußerst charakteristisch. Jedoch bietet sich dieses Bild nur für kurze Zeit, denn auf der gewonnenen Baufläche wird bald ein neues Gebäude errichtet. Natürlich wird dieses der Baufluchtlinie entsprechend von der Straße zurückverlegt, wodurch innerhalb der Altstadt das eigentümliche Gewinkel der Häuserfronten mit ständig wechselnder Bürgersteigbreite entsteht. Nach Möglichkeit wird der durch diesen Abbruch gewonnene Platz zur Straßenverbreiterung herangezogen oder zu einer kleinen Grünanlage umgestaltet.

Es ist für Bochum typisch, daß diese Altstadtsanierung, die bei Dortmund in glänzender Weise und in Essen aus den Gegebenheiten befriedi-

gend gelöst wurde, noch das jetzige Jahrzehnt in Anspruch nimmt. Allerdings ist Dortmund alte Hansestadt und hatte damit schon früh repräsentative Aufgabe zu erfüllen.

Die Aufgaben des modernen Verkehrs erfordern für den ganzen Bochumer Raum ein gut ausgebildetes Straßennetz. Das verlangt nicht nur eine gute Fahrdecke, an deren Ausbau und Verbesserung ständig in irgend einem Bezirk gearbeitet wird, sondern erfordert oft, besonders in den Außenbezirken, eine Verlegung alter Straßen oder Aufschüttung von Straßendämmen, was für den kleinen landschaftlichen Ausschnitt eine starke Reliefumgestaltung mit sich bringen kann.

Die Anlagen des Bergbaues haben das Bild der Industriestadtlandschaft am stärksten beeinflußt. Neben den Industriebauten entstanden in engstem Zusammenhang mit den Industrieanlagen in raschem Aufbau und steter Veränderung die Aufschüttungen der Halden mit einer Fülle von Formen.

Für den Transport der Kohlen zur Weiterverarbeitungsstelle dienen vielfach Seilbahnen, die mit ihren in 4 m Höhe laufenden Wagen (den „Hunden") zum Moment der Bewegung in der Stadtlandschaft beitragen.

Für den Zechen-Zwischenverkehr werden heute vorzugsweise Zechenbahnen benutzt und die Eisengerüste der Seilbahnen, wie z. B. in Bochum-Grumme bei Zeche Konstantin VI/VII ragen mit ihren eigenartigen Straßenüberführungen — den Gitterhängebrücken oder Holzbrücken — ohne Verkehr zu vermitteln, empor; das merkwürdige Relikt einer ehemaligen Betriebsart. Die Zechenbahnen laufen (bis auf einige eingeschnittene Bahnen im Norden des Stadtgebietes) auf 3 bis 6 m hohen aufgeschütteten schnurgeraden Dämmen entlang, die durch ihre blickhemmende Wirkung das Landschaftsbild beträchtlich beeinflussen. Als Sonderrelief heben sie sich zusammen mit den Halden auf den Flugbildkarten (vgl. z. B. runde Halde des Bochumer Vereins) deutlich aus der Stadtlandschaft heraus.

So gestaltet der Einfluß der Industrie — besonders des Bergbaus — ein ganz neues Landschaftsbild, dessen Aussehen durch die inmitten einer Ackerlandschaft aufragenden Halden, die Wasserspiegel der Klärteiche und die schnurgeraden Linien der Zechenbahndämme (Abb. 8) mitbestimmt wird.

In dem Bereich ihres Vorkommens schieben sich die Halden der Bergbaubetriebe sogar — vorwiegend in Nähe des Umgehungsringes — in das Hauptbebauungsgebiet hinein. So liegt mitten im Ehrenfeld in nächster Nähe moderner Einfamilienhäuser und eines alten Bauernhauses an der Ecke der Stolze- und Friederika Straße die hochaufragende, zum Teil mit Birken überzogene Halde der Zeche Friederika. Heute im Abbruch begriffen, ist sie ein Zeichen für die Bewegungstendenz innerhalb der Stadtlandschaft. Hier ist die fortschreitende Bebauung an die ursprünglich außerhalb der Stadt liegende Zechenanlage herangerückt, während die große Haldenanlage von Zeche Konstantin Schacht I an der Herner- und Vierhausstraße gleichzeitig mit den Zechenhäusern entstand, welche daher so eng mit in die ganze Zechenanlage hineinverflochten sind, daß diese Durchdringung von Wohn- und Arbeitsort, gemessen an heutigen Sied-

lungsgrundsätzen, nicht gebilligt werden kann. Die Wohnhäuser schieben sich eng an den Haldenkomplex heran, der zur Straße hin nur mit einem einfachen Bretterzaun und alten Drahtseilen abgeschlossen ist. Durch den Abbruch wird eine ständig wechselnde Form der Halde hervorgerufen, und so bietet sie ein immer neues Straßenbild. Abgesehen von vereinzelten Häusern ist im allgemeinen diese Lage der Bergarbeiterhäuser zur Zeche nicht die Regel. Eine Ausnahme dieser Gesetzmäßigkeit bildet die Eisenindustrie mit ihrer siedlungsanziehenden Kraft, wo die Häuser sich oft in die Haldenanlagen hineinschmiegen (vgl. Kohlenstraße).

Weitere rasche Veränderungen der Stadtlandschaft sind mit der Regelung der Vorflutverhältnisse verbunden. Diese ist eine Aufgabe des Ruhrverbandes und der Emscher-Genossenschaft. Bei der Anlage von Klärteichen, die früher mit ihren Ausdünstungen eine Belästigung für den Menschen waren, nimmt man heute Rücksicht auf die Forderungen der Hygiene. Mit zweckmäßiger Form soll auch eine Anpassung an den Landschaftscharakter der Umgebung stattfinden, wie es für die Kläranlagen der Zeche Klosterbusch in den Ruhrwiesen gut gelungen ist. Im allgemeinen weist aber eine Heckenreihe der neuen Klärteiche mit den hohen Pappeln (weil letztere im Landschaftsbild verhältnismäßig selten sind), gerade darauf hin, daß man hier bemüht ist, den Industriecharakter dieser Anlagen zu verbergen [144]). Eine Veränderung der Klärteiche brachte auch eine Veränderung des Landschaftsbildes mit sich; vgl. das Meßtischblatt von 1927 mit dem heutigen Bild der Kläranlage zwischen Zeche Vollmond, Zeche Kolonia und Zeche Mansfeld südwestlich von Langendreer [145]). Die im Juni 1935 fertiggestellte Kläranlage schließt mit großer, sich lang hinziehender Wasserfläche (die Gesamtlänge beträgt 950 m) an den äußersten Enden zwei alte bedeutend kleinere Klärteiche in sich. Wo früher einige Kötter- und Bauernhäuser inmitten grüner Wiesen standen, breitet sich jetzt eine spiegelnde Wasserfläche aus. Diese unterliegt aber selbst wieder der Veränderung, weil man hier den Versuch macht, durch die Sinkstoffe der Zechenabwässer das Land aufzuschütten. So will man im Laufe von 10 bis 15 Jahren das heute von der Wasserfläche bedeckte Land wiedergewinnen. Die Zechenabwässer sollen dann später unterirdisch den Hauptkläranlagen an der Ruhr zufließen [146]).

Die Regelung der Vorflutverhältnisse betrifft auch die kleinen Bäche des Stadtgebietes, welche vielfach die Zechenwässer aufnehmen. Der Bachlauf wird ausbetoniert, die steil einfallenden Seiten mit Rasen bepflanzt und an der Einschnittkante mit niedrigen holzzaungestützten Hecken besetzt.

Das Moment des ständigen Veränderns prägt stärker als die allgemeine Bautätigkeit, welche besonders im Weichbild — für jede größere Stadt kennzeichnend ist, der Industriestadtlandschaft den Charakter des Unfertigen und Unausgeglichenen auf und deutet damit an, daß die Entwicklung der Stadt noch nicht zum Abschluß gekommen ist.

---

[144]) Vgl. z. B. u. a. die Kläranlage östlich von Querenburg an der Stadtgrenze von Klein-Herbede.

[145]) Vgl. Meßtischblatt 2577.

[146]) Nach Angaben des Ruhrverbandes.

II. Beziehungen der Elemente zueinander.

1) Bebaute Fläche und Bevölkerung.

Ein den wirklichen Verhältnissen entsprechendes Bild von der Gesamtstruktur des Bochumer Raumes entsteht erst durch die Aufdeckung der Beziehung der Hauptsiedlungselemente zueinander und die Bezogenheit der Einzelelemente zu übergeordneten Raumeinheiten, deren Funktionen sie sind. So gehören Bevölkerung und bebaute Fläche unmittelbar zusammen; denn die Siedlungen sind landschaftlicher Ausdruck der Bevölkerungsdichte. Diese beträgt für den Bochumer Raum (bei einer Einwohnerzahl von 313 419 auf einer Fläche von 12 132,81 ha) 25,5 Einwohner je ha, also 2 550 Einwohner je qkm [147]). Die tatsächliche Verteilung der Bevölkerung im Bochumer Raum zeigt aber dichtere und aufgelockertere Siedlungsgebiete. Aus dem Stadtplan gehen die Hauptbebauungsgebiete hervor, welche entsprechend die stärkste Bevölkerungsdichte vermuten lassen. Am besten gibt die Punktmethode, bei der ein Punkt bestimmter Größenordnung einer gewissen Anzahl von Einwohnern entspricht, die genaue Bevölkerungslage wieder.

Bei der Betrachtung des Bevölkerungslageplanes (Abb. 27) überrascht die im allgemeinen gleichmäßige Verteilung der Bevölkerung über den ganzen Bochumer Raum hinweg, mit größeren Verdichtungen im Stadthauptkern und den Stadtnebenkernen. Daß diese Zusammenballung nicht in dem starken Maße wie bei anderen Großstädten des Reiches (z. B. Berlin—Leipzig—Stuttgart) zu finden ist, ist ein charakteristisches Merkmal der Bergbaustadt. Der standortgebundene Bergbau zeigt regelmäßige Lage der Schächte, die sich dezentrisch in Abständen von 1 bis 2 km über den Gesamtraum verteilen [148]). Obwohl die einzelne Zeche auf den kleinen Raum bezogen im allgemeinen siedlungsanziehend und siedlungsverdichtend [149]) wirkt, hat der Bergbau für den großen Raum dezentralisierende, d. h., siedlungsverteilende Kraft [150]).

---

[147]) Damit steht die Bevölkerungsdichte der Bochumer Industriegroßstadt, die natürlich bei dem kleineren Stadtumfang vor 1929 erheblich höher war, unter dem Großstadtdichte-Durchschnitt; denn in den Grundfragen der kommunalen Neugliederung, Denkschrift des Preußischen Städtetages 1929, wird die Dichte von 30—35 Einwohner auf 1 ha als durchaus erträglich bezeichnet, „sie wird in dem weitaus größeren Teil der größeren deutschen Städte übertroffen und steigt in Hamburg bis auf 81 Einwohner." Die Durchschnittsdichte für das rheinisch-westfälische Industriegebiet beträgt nach H. Ehlgötz (1930), S. 266 bei einer Fläche von rd. 8000 qkm und 6,5 Mill. Einwohner, 8,11 pro ha; vgl. dazu auch Bevölkerungsdichte folgender Städte: Bevölkerungsdichte von Essen 33,5 je ha, Dortmund 22,9 je ha, Hamborn 49,25 je ha, Mülheim 16,2 je ha, Duisburg 38,5 je ha, entnommen dem Verzeichnis der zum Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk gehörenden Gemeinden nach Kreisübersichten Essen, Mai 1928. (Es muß bei diesen Zahlen berücksichtigt werden, daß es sich um die Bevölkerungsdichte vor der letzten großen Eingemeindung handelt, daß also die Werte im allgemeinen heute tiefer liegen.)

[148]) H. Ehlgötz (1930), S. 267.

[149]) In Nähe einer Zeche ist das mit großer Gesetzmäßigkeit auftretende gemischte Wohngebiet mit Zunahme der Geschäftshäuser ein sinnfälliges Zeichen für dichtere Bebauung.

[150]) Vgl. u. a. H. Ehlgötz (1925), S. 3, wo ausgeführt wird, daß die einzelne

Die Eisen- und Stahlindustrie mit ihren Riesenanlagen übt dagegen wegen des größeren Arbeiterbedarfes im Gegensatz zum Bergbau auch für einen weiteren Umkreis eine intensive siedlungsanziehende Kraft aus, die sich in stärkster Bevölkerungszusammenballung äußert. Diese zeigt sich auf Abbildung 27 daher besonders in den Stadtteilen südlich der Alleestraße gegenüber dem Bochumer Verein und nördlich des Eisenbahndreiecks im Zechengebiet von Präsident. Diese Zeche steht in engster Produktionsgemeinschaft mit dem Bochumer Verein. Hier sind im Zuge der Industrialisierung in den 60er bis 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts die Gebiete dichtester Bebauung entstanden (Abb. 18), mit Mietskasernen und engen Höfen, in denen sich Hinterhäuser und kleine Fabrikbetriebe erheben.

Die Darstellung der Bevölkerungslage nach der Punktmethode zeigt allerdings nicht die Bezugnahme auf die genau angegebene zugehörige Fläche. Dagegen gibt die Wohndichte für ein bestimmt umgrenztes Gebiet die Anzahl der Einwohner je ha an [151]).

Es ergibt sich für den Bochumer Raum, daß nächst der Altstadt mit einer hohen Wohndichte von 132,5 je ha (13 250 Einwohner je qkm!) die am stärksten mit Industrie durchsetzten Gemeinden Wiemelhausen, Hamme, Hofstede und Werne die höchste Wohndichte aufweisen, nämlich über 30 Einwohner je ha [152]). In Altenbochum, Hordel, Riemke, Grumme, Linden-Dahlhausen, Weitmar und Langendreer liegen die Werte zwischen 20 und 30 Einwohner je ha. Bergen, Gerthe und Laer, die Hauptlandwirtschaftszone außerhalb des Südens, bleiben mit ihrer Wohndichte unter 15 je ha und der landwirtschaftlich bestimmte Süden, in welchem nur ein Zehntel der Fläche mit Häusern nebst Hofräumen und Nebengelaß bebaut werden darf, zum Teil unter 5 Einwohnern je ha.

Zeche im allgemeinen siedlungskonzentrierende Kraft hat, der Bergbau dagegen im ganzen dezentralisierend wirkt.

[151]) W. Goch (1925) versteht unter Wohndichte die Anzahl der bewohnten Wohnhäuser, bezogen auf die Grundfläche, während andere nicht nach der gesamten Fläche, sondern nur nach der überbauten Fläche die Wohndichte berechnen. Einen interessanten Versuch dieser Art unternimmt E. Wever (1924), bei dem möglichst kleine Einheiten — Straßen und einzelne Baublocks — für die Gewinnung einer möglichst genauen Wohndichte der engbebauten Stadt Stuttgart zugrunde gelegt werden. Für die großen Züge, welche die Bevölkerungslage nach der Hauptbebauung angeben soll, ist diese Methode nicht brauchbar.

[152]) Die genauen Zahlen für die Wohndichte der einzelnen Stadtteile außerhalb der Altstadt gibt nachstehende Tabelle an.

Stadt Bochum Bevölkerungsdichte der Außenbezirke je ha der Gesamtfläche.

	Gesamtfläche Hektar	Einwohnerzahl Gesamt	Einwohnerzahl je Hektar
Grumme	451,70	11 216	24,82
Hamme	603,62	24 947	41,3
Hofstede	320,10	9 742	30,4
Wiemelhausen	822,51	34 361	41,7
Altenbochum	435,64	12 796	29,3
Bergen	138,35	1 547	11,1

2) Verhältnis von Industrie zur Siedlung und zum Verkehrsnetz.

Aus dem gegenseitigen Verhältnis von Industrie zu alter und neuer Siedlung ergibt sich das heutige Siedlungsbild der Bergbaustadt, die sich mit ihrer weitaufgelockerten bebauten Fläche von jeder anderen Stadtlandschaft unterscheidet.

Für die Lage der einzelnen Industriezweige ist es charakteristisch, daß sich die Eisenindustrie an bestimmten Punkten konzentriert, während sich die Bergwerke dezentrisch über das Stadtgebiet verteilen. In ähnlicher Streulage wie die Bergbaue finden sich nördlich der Kreidemergelgrenze die Standorte der Ziegelindustrie, die Großziegeleien liegen vorwiegend nördlich vom Stadthauptkern. Die Steinbrüche bleiben dagegen auf das Gebiet des anstehenden produktiven Karbon beschränkt. Mit der Nähe der Stadthaupt- und Stadtnebenkerne nehmen die Anlagen der Maschinen- und der übrigen eisenverarbeitenden Industrien zu. Sie bleiben gewöhnlich im Weichbild der jeweiligen Hauptbebauungsfläche, während die Gebäude der Nahrungsmittel- und Bekleidungsindustrie weit in das eigentliche Stadtgebiet, bis in das Stadtzentrum innerhalb des Eisenbahndreiecks, vordringen; d. h. vielfach sind diese Betriebe älter als die umliegenden Wohnhäuser, die sich im Zuge der Stadterweiterung an den Fabrikbetrieb heran- und an der anderen Seite über das Fabrikgelände hinausgeschoben haben.

Die Lage der Industrie im Verkehrsnetz ist von großem Einfluß auf die Struktur des Bochumer Raumes. Schon in früheren Jahrhunderten war der Anschluß der Zechen an gute Kohlenstraßen und Wasserverkehrswege für die Entwicklung des Bergbaus von entscheidender Bedeutung. Mit der Industrialisierung steigerte sich die Bedeutung der Eisenbahn für den Wirtschaftsablauf des Bergbaus und der Eisenindustrie.

Die Bergbauanlagen sind mit dem Eisenbahnsystem durch Zechenanschlußbahnen verbunden.

Die Ziegeleien liegen abseits vom Wege, meist inmitten einer Ackerflur, in Nähe einer alten Verkehrsstraße, die man zum Abtransport der Ziegel

	Gesamtfläche Hektar	Einwohnerzahl Gesamt	Einwohnerzahl je Hektar
Hordel	234,72	6 627	28,2
Riemke	342,28	9 096	26,5
Weitmar	1 246,32	27 389	21,9
Gerthe	1 004,11	14 845	14,7
Harpen	592,03	5 944	10,04
Laer	555,94	6 580	11,8
Langendreer	1 194,35	24 907	20,76
Linden-Dahlhausen	955,06	21 930	22,9
Querenburg	797,68	2 373	3,0
Stiepel	1 254,07	6 593	5,3
Werne	556,68	18 013	23,3

(Nach Angabe des Statistischen Amtes.)

benutzen konnte. Als Reste ehemaliger Bergbaubetriebe zeichnen sich einige Steinbrüche durch ihre Lage an den alten gepflasterten Kohlenstraßen aus, die für das schwere Fuhrwerk geeignet sind.

Die übrigen Industrien sind aufs engste mit dem Straßenverkehrsnetz der Stadt verbunden. Für den Berufsverkehr der Zechen dienen im allgemeinen Straßenbahn- und Autobuslinien.

Eine Zeche kann somit die Anlage einer Straßenbahn nach sich ziehen. Z. B. wurde 1930 die Linie 9 von Bochum-Grumme bis vor die Tore von Konstantin, Schacht VI/VII verlängert [153]).

Für die in der Industrie beschäftigten Arbeitermassen mußten Wohnsiedlungen geschaffen werden, deren Lage zum Arbeitsort im Laufe der Zeit wechselte.

In der Hauptperiode der Bergbauentwicklung stand der Wohnort in engster Verbindung mit der Arbeitsstätte, so daß sich die Siedlung vielfach bis an die Industrieanlagen heranschob. In Verbindung mit alten Kötter- und Bauernhäusern, welche locker aufgereiht zwischen Wiese und Acker liegen, ist vielfach eine merkwürdige Mischform der Arbeitersiedlungen entstanden (Abb. 10). Für die alte Gruppensiedlung des vergangenen Jahrhunderts ist es kennzeichnend, daß sie sich oft zwischen verschiedene Industrieanlagen einschiebt. So liegt z. B. eine alte Kruppsche Kolonie in Bochum-Hofstede eingeklemmt zwischen Zeche Hannover Schacht I/III und der chemischen Industrie. Die Kolonie Glückaufstraße in Bochum-Hamme liegt zwischen den Anlagen von Zeche Karolinenglück I und Zeche Karolinenglück II/III. Seit der Jahrhundertwende versucht man bei der Neuanlage von Siedlungen die Wohngebiete in vorteilhafte Lage zur Arbeits- und Freifläche [154]) zu bringen, wobei besonders die Trennung von Wohn- und Arbeitsstätte berücksichtigt wird [155]). Günstige Verkehrsverbindungen dienen dem Berufsverkehr; beim Neubau werden die Wohnungen der Arbeiter zweckmäßig eine gewisse Entfernung von den Arbeitsstätten nicht überschreiten.

Die moderne Siedlung paßt sich fast immer dem Gelände an und fügt sich als selbständiger Komplex mit dem Grün der kleinen Vorgärten und der großen Hausgärten gut der Landschaft ein.

Für die neue Arbeitersiedlung ist es kennzeichnend, daß sie eine geschlossene Form, eine flächenhaft runde (Abb. 5 u. 25) oder gerade abgegrenzte oder reihenmäßige Anordnung an Straßen entlang (Abb. 14) bevorzugt.

So verteilen sich die Arbeitersiedlungen über das ganze Stadtgebiet außerhalb des bebauten Kerns, während es gerade für die Stadtnebenkerne, die sich um 1900 entwickelten, wie Gerthe, Werne (Abb. 4), Langendreer charak-

---

[153]) Verwaltungsbericht des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk für die Geschäftsjahre 1926—1933, S. 20.

[154]) Diese Verhältnisse sind bei der Zeche Konstantin Schacht VI/VII gerade umgekehrt. Die Zeche liegt in gesunder Lage auf der Höhe, während die Arbeiter dieser Zeche aus ungesunden dichtbebauten Stadtteilen kommen.

[155]) Vgl. folgende Forderung, welche an die moderne Arbeitersiedlung gestellt wird: „Das Baugelände muß günstig zur Arbeitsstelle liegen, frei von Bergschäden sein und guten Ackerboden haben." Volkszeitung 1935, Nr. 49. Vgl. dazu ferner P. Kanold und C. Pirath (1928), S. 24, und F. Elshoff (1930), S. 104 f.

teristisch ist, daß die Bergbauanlagen sich mitten im Hauptbebauungsgebiet befinden. So ist es z. B. in Gerthe nicht selten, daß sich auf der Hauptgeschäftsstraße die Übertageanlagen der Zechen in die Straßenfront einreihen. Ähnliche Industriedurchsetzung weisen die kleinen ehemaligen Vororte Riemke, Hamme und Hofstede auf. Ein gesunder Siedlungsaufbau, der diese Einzelelemente zu einem geschlossenen Ganzen vereinigt, muß besonders auf eine planmäßige Verteilung von Industrie und Siedlung Rücksicht nehmen, wobei gerade in neuerer Zeit das Bemühen dahingeht, nach Möglichkeit bei enger Verbindung von Industrie und Siedlung Grünstreifen, Wiesen, Äcker und besonders Waldstücke einzuschalten; zu diesem Zweck werden neuerdings auch kleine Baumreihen angelegt.

Eine weitere Berücksichtigung muß die Frage der Rauch- und Rußbelästigung finden. Bei der vorherrschenden südwestlichen Windrichtung ist es natürlich am zweckmäßigsten, wenn die Industrien mit stärkster Rauch- und Rußentwicklung und besonders die chemischen Industrien im Nordosten der Wohngebiete liegen. Doch wie schon darauf hingewiesen wurde, ist die Lage der Hauptindustrie im Westen der Städte im ganzen Industriegebiet zu finden.

Aus diesen Grundlagen, Anforderungen und Richtlinien ergibt sich für die Bochumer Stadtlandschaft im Hinblick auf das Verhältnis von Industrie und Siedlung folgende horizontale Großgliederung:

Zentrum der Eisen- und Stahlindustrie ist die Altstadt, welche zugleich Hauptgeschäftsgebiet und stark besiedeltes Wohnviertel darstellt.

In den Stadtteilen Bergen, Grumme, Riemke, Hofstede, Hamme, Hordel, Somborn, in den Stadtnebenkernen Gerthe, Werne und Langendreer und in etwa auch in Linden-Dahlhausen hat der Bergbau seinen Hauptsitz. Hier finden sich größere Wohnsiedlungen für die Arbeiterbevölkerung und damit zugleich größere Wohndichte.

Das wichtigste Wohn- und Erholungsgebiet stellen Altenbochum, Wiemelhausen und Weitmar und die 1929 eingemeindeten südlichen Vororte Linden-Dahlhausen, Stiepel und Querenburg dar, während Stadtparkviertel im Norden und Südparkviertel im Süden, die keinerlei Industrie aufweisen, die Wohngebiete der wohlhabenden Bevölkerung sind.

III. Einteilung der Elemente nach ihrer Bedeutung für das Landschaftsbild.

Für den Gesamtcharakter der Stadtlandschaft ist der Bildwert der Einzelelemente, die sich zum Stadtbild zusammenfügen, von entscheidender Bedeutung. Die Stadtlandschaft von Bochum erhält ihr typisches Gepräge durch die Werkanlagen des Bergbaus und der Eisenindustrie.

Wie jedoch die verschiedenen Bestandteile einer Landschaft nicht die gleiche Bedeutung für ihr Bild haben, so ist auch bei den einzelnen Bauten der Industriebetriebe eine verschiedene Bildwertigkeit zu verzeichnen.

Jedem Beschauer fällt im heutigen Stadtbild sofort das Vorherrschen der Schornsteine (Abb. 1) auf, welche besonders das Straßenbild des industriellen Westens beherrschen. Es bestehen jedoch bei den einzelnen Schornsteinen je nach Höhe, Material und Form Bildunterschiede. Im allgemeinen überwiegt der runde, sich nach oben verjüngende Ziegelschornstein, der hochaufsteigend das Stadtbild beherrscht. Der Hauptschornstein der Zechenanlage zeigt vielfach in Förderturmhöhe eine bauchige Verdickung (Rußfilter) (Abb. 3), wodurch er sich aus der Schar der übrigen, meist kleineren Schornsteine deutlich heraushebt. Viereckige, massige alte Schornsteine von geringer Höhe, welche im Stadtbild immer seltener werden, haben wegen ihrer durch die scharf abgeschnittenen Ränder hervorgerufenen harten Formen eine andere Bildwirkung für die Industriesilhouette als runde hohe Kamine. Die eisernen Schornsteine, die wie dünne Pfeifen hochragen, sind wesentlich niedriger und erheben sich kaum über die allgemeine Höhe der umliegenden Bauten. Sie zeigen kleinere Fabrikbetriebe an. Der Riese unter den Bochumer Schornsteinen [156]) ist mit 141 m der Schornstein der Agglomerieanlagen des Bochumer Vereins, der aus der Schornsteinsilhouette von Bochum (Abb. 1) beträchtlich herausragt. Nächst den Schornsteinen haben die riesigen Gasometeranlagen wegen ihrer großen Dimensionen einen beträchtlichen Bildwert (Abb. 4). Da sie im allgemeinen freistehen, wirken sie mit ihren runden, oben abgeflachten Formen wie mächtige isolierte Türme (Abb. 9). Auf den Flugbildkarten heben sie sich deutlich durch eigene Bildkraft von der Umgebung ab.

Die Fördertürme der Zechen bringen mit ihren die Schwere überwindenden Eisengerüsten und der ständigen Bewegung der Seilscheiben ein neues Element in die Massigkeit und Wucht der Zechenanlagen hinein. Die modernen Turmfördergerüste, bei welchen das Maschinenhaus hoch über dem Schacht liegt, zeichnen sich neben der geschlosseneren Form durch beträchtliche Höhe aus [157]).

Das Bild der Zeche, besonders der modernen, ist bestimmt durch klare vertikale und horizontale Linien (Abb. 3), während bei der chemischen Industrie die runden Formen überwiegen.

Die Bauten der Eisenindustrie zeigen ein riesiges unübersichtliches Eisengegitter (Abb. 10), aus dem sich die runden Formen der Winderhitzer abheben.

In einer Zechenanlage haben die Großbauten, wie Maschinenhaus, Kesselhaus und Waschkaue wie auch die ebenso bei der Eisenindustrie zu findenden Kühltürme einen selbständigen Bildcharakter.

Die Anlagen der Zechen sind über ihren eigenen umschlossenen Raum hinaus von besonderer Bildwertigkeit, weil sie in einem größeren Umkreis das Landschaftsbild auffällig beeinflussen.

---

[156]) Vgl. Volkszeitung 4./5. August 1934.

[157]) Vgl. Förderturm der Zeche Hannibal Schacht I/III (Hordel). Nach Angabe der Zechenverwaltung beträgt die Gesamthöhe des neuen Förderturmes 60 m. Das Maschinenhaus hat eine Höhe und eine Breite von 15 m und eine Länge von 40 m.

Mächtige Halden, welche zum Teil durch Seilbahnen mit der Zeche in Verbindung stehen, von einer großen Vielfalt der Formen, erheben sich als Sonderrelief (Abb. 4) aus der umgebenden Landschaft und prägen dieser den Stempel der Industrielandschaft auf. Im östlichen Teil des Bochumer Stadtgebietes findet sich eine ausgesprochene Haldenlandschaft. Hier sind, besonders im flachen Gelände, Landschaftsbilder von ganz eigenem Reiz (Abb. 8) entstanden.

Der Bildwert der Zechenbahndämme liegt zunächst nicht in der schnurgeraden seitlich abgeflachten 3 bis 4 m hohen Aufschüttungsform, sondern in ihrer für einen weiten Umkreis blickhemmenden Wirkung.

Für den höchsten Bildwert dieser Elemente ist nicht allein das Bauwerk als solches in seinem Material, seiner Höhe und Formgestaltung ausschlaggebend, obwohl es einen Bildunterschied bedingt, ob schmale, schlanke, hochaufragende Formen vorherrschen oder ob die Anlage sich als massiger Komplex der Landschaft eingliedert. Vielmehr ist die Lage in einer bebauten Fläche oder auf freiem, flachem oder erhöhtem Gelände von stärkstem Einfluß auf die landschaftliche Wirkung der betreffenden Industrieanlage. Erst die Summe dieser Faktoren bestimmt die Bildwirkung des Einzelelementes. Daraus ergibt sich, daß die Größenordnung allein nicht über den Stadtbildwert einer Industrieanlage entscheidet. Im allgemeinen gilt jedoch für die Einteilung der Einzelelemente nach ihrer Bildwirkung folgende Stufung:

1) Riesenschornsteine,

2) Gasometer,

3) Fördertürme, Hochofenanlagen, Kokereien,

4) andere Zechenanlagen (Maschinenhäuser, Kühltürme, Kokslöschtürme, Kesselhäuser, Waschkauen etc.), Chemische Industrieanlagen,

5) Halden,

6) Zechenbahndämme.

Die beiden letzteren haben wegen ihrer landschaftbeeinflussenden z. T. landschaftumgestaltenden Kraft einen größeren Bildwert. Die Kläranlagen der Zechen stehen, weil sie sich flächig in die Landschaft einordnen (Abb. 8), wenn sie nicht mit hohen Baumreihen umgeben sind, weit hinter den Gliedern dieser Reihe zurück.

In der Innenstadt zeichnen sich Kirchen und Hochhäuser durch selbständige auffällige Bildwirkung im Gegensatz zur übrigen bebauten Fläche aus, besonders wenn ein freier Durchblick sie in das Straßenbild einordnet.

Die Höhe der Gebäude, mit der sie sich aus dem allgemeinen Häuserrelief herausheben, entscheidet — stärker als bei den Industrieanlagen — über den Bildwert dieser Bauten. Nach der Höhe ergibt sich für das Hauptbebauungsgebiet folgende Stufung der Bochumer Hochbauten:

Propsteikirche, Untere Marktstraße	70 m,
Christuskirche, Gußstahlstraße	70 m,
Franziskuskirche, Hernerstraße	70 m,
Petrikirche, Wiemelhauserstraße	60 m,
Turm der Schlegelbrauerei, Rathausplatz	38 m,
Turm der Müserbrauerei, Hauptstraße	37 m,
Rathaus Bochum, Rathausplatz	36 m,
Kommunalbankhaus, Schützenbahn	32 m,
Lueghaus, Kortumstraße	30 m,
Johanniskirche, Brenschederstraße	30 m,
Opelhaus, Hattingerstraße	25 m [158]).

Bei diesen Großbauten mit mehr oder minder repräsentativem Charakter spielt die Frage des Materials und der Baugestaltung eine stärkere Rolle als bei den Industriebauten. Ein heller Sandsteinbau, wie z. B. der der Kommunalbank, hat einen durch die fast eigenwillige Form noch verstärkten höheren Bildwert als ein schlichter Klinkerbau ohne Blendfassaden, wie z. B. die Post. Freilich sollte im Hinblick auf das Gesamtstadtbild immer berücksichtigt werden, daß der Neubau sich nach Möglichkeit dem Schon-Bestehenden organisch einfügt —.

Die Verkehrsbänder haben einen anderen Bildwert als die Bauten, weil sie sich in die Oberfläche einfügen. Von erhöhten Punkten aus läßt sich ihr bandartiges Aussehen erkennen. Die Eisenbahnanlagen haben unter den Verkehrsbändern durch ihre das Stadtgebiet durchschneidenden Dämme, ihre reliefbedingten Unter- und Überführungen, die Barrieren mit Bahnwärterhäuschen den größten Bildwert. Außerhalb der Innenstadt hebt sich die alte Verkehrsstraße durch ihre ununterbrochene hohe Baumreihe von der Umgebung ab, während eine breite, meist asphaltierte, von schmalen, hell und dunkel gestrichenen Bordkanten eingefaßte Fahrfläche, deren Ränder keinen Baumwuchs zeigen, die Verbandsstraße als selbständiges Landschaftselement kenntlich macht. Im Stadtgebiet außerhalb der Bebauungsfläche haben die Arbeitersiedlungen und Kleingärten wegen ihrer geschlossenen durch zahlreiche Bäume charakterisierten Gesamtanlage den höchsten Bildwert. Einzelhof und Kötterhaus sind gewöhnlich durch Baumgruppen und Bauerngärten gekennzeichnet.

Die übrigen Einzelelemente der Agrarlandschaft, Äcker, Wiesen, Viehweiden mit Baumbeständen, Waldgruppen, kleine Wasserläufe etc. weisen etwa den entsprechenden Bildwert auf, wie ihn jede Ackerlandschaft zeigt [159]). In der Bochumer Stadtlandschaft läßt sich dieser im einzelnen jedoch nicht mehr gut abwerten, weil die Industrie die Dominante im Aufbau des Gesamtstadtbildes ist.

---

[158]) Entnommen „Volkszeitung" 5. August 1934.

[159]) Eine aufschlußreiche Untersuchung über die Bestandteile der sauerländischen Landschaft nach ihrer Bedeutsamkeit für das Landschaftsbild (d. i. der Bildwert der Einzelelemente) unternimmt F. Stute mit seiner Arbeit über „Die Landschaften am Nordostrand des Sauerlandes", Diss. Münster, Emsdetten 1935.

IV. Bewußte Gestaltung des Bochumer Raumes durch Großplanung.

Als Teil des Ruhrgebietsraumes ist die Stadtlandschaft von Bochum eingeschaltet in die Produktions-, Wirtschafts- und Interessengemeinschaft des Ruhrgebietes und empfängt aus diesem Zusammenhang mit dem Gesamtraum von übergeordneten Einheiten verkehrs- und siedlungspolitischer Art — also von außen her – ihre Hauptgestaltungsaufgaben, während sich die mittelalterliche Stadt als selbständiges Gebilde von innen heraus gestaltete [160]).

Aus den Forderungen einer planmäßigen Führung des Verkehrs ergeben sich die wichtigsten Richtlinien sowohl für den Gesamtraum – durch die Landesplanung — wie auch für die städtebauliche Aufgabe der einzelnen Stadt.

So ist die Straße das Hauptinstrument der Landesplanung. Die Straße dient zum Aufschluß der Landwirtschaftsgebiete, zur Auflockerung der Großstädte und zur Errichtung aufgelockerter Industriegebiete. Die wirtschafts- und verkehrspolitische Planung sieht nicht nur eine technisch zweckmäßige Straßenführung vor, sondern sucht auch „die Einbettung der Straße in die Landschaft“ [161]), ein besonders geographisch wichtiges Moment, zu berücksichtigen. So entsteht im Zusammenhang mit der Festlegung der Hauptwirtschaftszentren ein großzügiges Netz von Fernverkehrsstraßen, das mit seinen Zubringerstraßen und großen Ausweichplätzen in die Bildgestaltung der einzelnen Stadt eingreift. Die Landesplanung sucht die großen Siedlungselemente für ein umfassendes Gesamtgebiet einheitlich festzulegen.

Die grundlegenden Forderungen für die Siedlungspolitik der Industrie-Großstadt sind „Bereitstellung eines mit dem Maßstabe gesunder Bevölkerungs- und Wirtschaftspolitik bestimmten Flächenmindestbedarfes für Arbeits-, Wohn-, Erholungs- und Verkehrszwecke, systematische Ordnung dieser Flächen untereinander und endlich Ausbau und Aufbau derselben nach technisch-wirtschaftlich zweckmäßigen und schönheitlichen Gesichtspunkten“ [162]).

Der erste Teil dieser Forderungen fällt in den Aufgabenbereich einiger Verbände. So vereinigen der Ruhrverband, der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk, der Lippeverband und die Emschergenossenschaft „Aufgaben in ihrer Hand, die aus der kommunalen Zuständigkeit . . . herausgehoben werden müssen, wenn sie gelöst werden sollen“ [163]).

Der Aufbau und die Einzelgestaltung der verschiedenen Siedlungsbestandteile bleibt der betreffenden Stadt überlassen.

---

[160]) Sinnfälliges Zeichen für diese Umlagerung ist z. B. die Führung des heutigen Straßennetzes. Während früher die Hauptstraßen radial aus der Stadtmitte ausstrahlten, umzieht heute ein breiter Umgehungsring die Stadt und weist darauf hin, daß die Stadt nicht isoliert für sich besteht, sondern eingeordnet ist in ein sinnvoll gegliedertes Städtegefüge.

[161]) Grundfragen der kommunalen Neugliederung, Denkschrift des Preußischen Städtetages 1929, S. 39.

[162]) H. Ehlgötz (1925), S. 2.

[163]) P. Kanold und C. Pirath (1928), S. 23.

Der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk legt die Grünflächen für den Gesamtraum fest und sucht sie für die Einzelstädte untereinander zu einem organischen System mit Grünwegen, Grünanlagen, Spiel- und Sportplätzen unter Ausnutzung natürlicher Waldbestände [164]), die als Erholungs- und Lufterneuerungsgebiet dienen, zu verbinden.

Zum Schutz und zur Erhaltung der Grünflächen dienen weitgehende Gesetzesmaßnahmen. Die Frage der Herabminderung der Rauchbelästigung und der Bekämpfung der Rauchschäden gehört zum Aufgabenkreis des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk [165]).

Zur Aufforstung werden besonders gegen Rauch und Industriegase widerstandsfähige Hölzer wie Rotbuche und Roteiche herangezogen [166]), da „bedauerlicherweise der weitaus größte Teil der noch vorhandenen Bestände [167]) aus deutscher Eiche und aus Nadelholz besteht, beides Holzarten, welche gegen Rauchschäden besonders empfindlich sind" [168]).

Durch fluchtlinienmäßige Festlegung der Flächen für die Verkehrsbänder wird der erforderliche Verkehrsraum geschaffen, welcher der Durchdringung und Verbindung der Produktions- und Wohnstätten dient.

Bei Anlegung neuer Verkehrsglieder muß die für das ganze Ruhrgebiet erforderliche Dezentralisation berücksichtigt werden, da gute Verkehrswege die Siedlung nach sich ziehen. Hier berühren sich verbands- und eigenstädtische Gestaltungsaufgaben aufs engste.

Auflockerung der Großstadt, Umgestaltung zur „Großsiedlung" ist die Hauptforderung unserer Zeit. Durch die siedlungsverteilende Kraft des Bergbaus sind die besten Grundlagen dafür gegeben — denn es ist nicht so, daß die Industrie unseres Gebietes für das vielfach häßliche, weil unorganische Siedlungsbild unserer Großstädte der Schwerindustrie allein verantwortlich zu machen ist. „Überall in Deutschland hat der Städtebau des vergangenen Jahrhunderts gegenüber den gewaltigen Aufgaben, die ihm aus der Umstellung unserer Volkswirtschaft vom Agrar- zum überwiegenden Industriecharakter erwuchsen, versagt" [169]). Starrer Schematismus und Bau von übermäßig hohen Häusern war in fast allen Städten das Resultat.

Die Auflockerung der Stadt geschieht durch Umsiedlung der Bevölkerung in die städtischen Randgebiete [170]). Damit wird eine Entlastung der Innenstadt

---

[164]) P. Kanold und C. Pirath (1928), S. 51.

[165]) Verwaltungsbericht des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk für die Geschäftsjahre 1926 bis 1933, S. 15.

[166]) Hövel: Die Erhaltung des Waldes im rheinisch-westfälischen Industriegebiet, in: Mitteilungen der Bezirksstelle für Naturdenkmalpflege im Gebiete des Ruhrsiedlungsverbandes zu Essen und der Interessengemeinschaft für Heimatschutz im Industriegebiet zu Essen, Jahrg. 2, 1930 Nr. 3/4, S. 39.

[167]) Im alten Stadtkreis Bochum waren in den Jahren von 1885 bis 1930 die Bestände von 1500 ha auf 750 ha, also auf die Hälfte zurückgegangen. Hövel (1930), S. 37.

[168]) Hövel (1930), S. 37 f.

[169]) H. Ehlgötz (1925), S. 2.

[170]) Vgl. Volks-Zeitung, 1. März 1935.

erreicht, für die ferner eine natürliche Auflockerung durch die Citybildung entsteht. Anteil an dieser Auflockerung hat ferner die neue Straße, welche die Arbeitsstätten mit den entfernt liegenden Wohnstätten verbindet.

Als stärkste auflockernde Kraft für die Siedlungsverteilung der Großstadt erwiesen sich besonders in den letzten Jahren die Bestrebungen des Luftschutzes, der gerade für das Industriegebiet von entscheidender Bedeutung ist.

In jüngster Zeit wurden planmäßig und durchgreifend größere Umwälzungen hervorgerufen als es im Rahmen der Landesplanung und der Planung der Verbände möglich war, weil hier vor der nächstliegenden Aufgabe des Schutzes alle anderen Interessen zurücktreten mußten. So zieht z. B. der Bochumer Verein seine einzelnen Werke räumlich immer weiter auseinander; bei Neuanlagen wird die Trennung von Industrieanlage und Wohnsiedlung aufs genaueste befolgt.

Der Gestaltung des einzelnen Stadtraumes steht die Bodenpolitik des Bergbaues oft hindernd im Wege. Die häufigen Ersatzansprüche für entstandene Bergschäden [171]) veranlaßten die Zechen vielfach zum Ankauf landwirtschaftlichen Bodens, z. B. ganzer Bauernhöfe oberhalb des Grubenfeldes. Dieses Land blieb — sofern es nicht für Siedlungszwecke des betreffenden Bergbaubetriebes benutzt wurde — zum Teil Brachland oder wurde landwirtschaftlich genutzt, konnte aber in eine einheitliche Stadtgestaltung nicht miteinbezogen werden.

Aufgabe der Stadt ist es nun, aus den verschiedenen Siedlungselementen in planvoller Durchgliederung ein einheitliches Ganzes, ein sinnvoll gegliedertes Stadtbild zu gestalten.

Die Stadtgestaltung ist abhängig von den natürlichen Zügen der Landschaft. Sie muß aber auch von einem einheitlichen ziel- und verantwortungsbewußtem Willen getragen sein. Eine planmäßige Bodenpolitik muß der „Festlegung von Bauzonen [172]), Sicherung von Grünflächen, Wald- und Naturgelände im Neubauterrain“ [173]) zugrunde liegen.

Für die Innenstadt ist neben der Altstadtsanierung eine städtebaulich notwendige Vervollständigung dichterer Bebauung durch Baulückenschließung er-

---

[171]) Vgl. über Bergschäden H. Bergerhoff: Untersuchungen über die Berg- und Rauchschäden. Er unterscheidet (S. 6) zwischen land- und forstwirtschaftlichen Bergschäden (Veränderungen der Bodenoberfläche durch Bodensenkungen, seitliche Verschiebungen, Erdrisse und Tagesbruch, Grundwasserstörungen) für Wohngebiete und Verkehrsraum, Beschädigung der Anlagen durch Risse, Spalten und Bodensenkung. Vgl. ferner E. Adams: Produktions-, Absatz- und Verkehrsinteressen des Ruhrbergbaus, ihre Entwicklung und Wahrnehmung. Diss. Köln 1933, S. 30—40. Ferner A. H. Goldreich (1926), S. 214—253. Über Regelung der Bergschäden im Bochumer Raum berichtet die Zeitschrift „Grund und Boden“, z. B. 13. Jahrgang 1933, Nr. 11. Für Bochum ist es im Gegensatz zu Essen und Dortmund von bedeutendem Vorteil, daß das Hauptbebauungsgebiet der Innenstadt bergbaulich nicht erschlossen wird und dadurch frei von Bergschäden bleibt.

[172]) 1933 wurde für Bochum ein Baustufenplan festgelegt.

[173]) F. Elshoff (1930), S. 112. Vgl. ferner Grundfragen der kommunalen Neugliederung. Denkschrift des Preußischen Städtetages 1929, S. 5. Der Anteil der mit Häusern bebauten Fläche (ohne Einrechnung der Straßenfläche) soll 12 bis 15 % der Gesamtstadt nicht übersteigen.

forderlich. In der Baugestaltung der jüngsten Zeit äußert sich ein neuer Wille, der Zweckmäßigkeit, Materialgerechtheit und Schönheit in Farbe und Form zu vereinigen sucht. In dem von „der Städtebaulichen Unordnung befreiten Siedlungsgelände“ [174]) entfalten sich die Industriewerke in zweckmäßiger und gefälliger Form (Abb. 3).

Die Aufgabe der Stadt ist es, ein Stadtbild zu gestalten, das, wenn auch eine strenge Abgrenzung in Industrie- und Wohnstadt nicht möglich ist, in geschickter Durchgliederung die verschiedenen Siedlungselemente zu organischer Einheit zusammengefügt. „Die Massensiedlung in Industriegebieten ist Schicksal. Es kann und muß sinnvoll gestaltet werden“ [175]).

---

[174]) H. Ehlgötz (1925), S. 4.

[175]) Grundfragen der kommunalen Neugliederung. Denkschrift des Preußischen Städtetages 1929, S. 35.

Dritter Teil.

Die landschaftlichen Räume im Stadtbild von Bochum.

I. Aufteilung des Bochumer Großraumes in zwölf gesonderte Landschaftsräume nach dem Vorherrschen bestimmter Bildelemente und nach der wirtschaftlichen Struktur.

Aus dem Verhältnis der einzelnen Siedlungselemente zueinander, ihrer Bezogenheit und inneren Verknüpfung gestaltet sich das Gesamtbild der Bochumer Stadtlandschaft. Dieser Großraum gliedert sich nach dem jeweiligen Vorherrschen der typischen Elemente wieder auf in verschiedene Einzelräume, die durch landschaftlich und wirtschaftlich gleichartige Struktur ein charakteristisches Gepräge erhalten. Das Vorherrschen bestimmter Elemente von besonderer Bildwertigkeit ist für den geschlossenen Charakter des Einzelraumes, dessen landschaftlicher Ausdruck sie sind, ausschlaggebend.

Gegeneinander setzen sich die Einzelräume kaum (d. h. nur an einigen Stellen) durch scharfe Grenzlinien ab, da in einer derartig vielschichtigen und von den verschiedensten Einflüssen betroffenen, besonders durch die Industrie gestalteten Landschaft die einzelnen Siedlungsfaktoren ineinander übergreifen und sich überlagern. Bei der Abgrenzung dieser Einzelräume wurden nach Möglichkeit *natürliche Grenzen* herangezogen. Diese ergaben sich einmal aus der Reliefgestaltung des Gesamtraumes, z. B. durch Geländekanten oder durch Steilabhänge, z. B. zu den Ruhrwiesen hin oder auch aus der Vegetation. Weiterhin wurden Industriekomplexe, die mit ihren Bahndämmen und Haldenaufschüttungen vielfach einen landschaftsabschließenden Charakter haben, und die Siedlungsnähte der Hauptbebauungsgebiete, welche häufig scharfe Scheidelinien in der Stadtlandschaft hervorrufen, zur Grenzziehung herangezogen.

Nach diesen Gesichtspunkten ließen sich als geographische Teilgebiete der Bochumer Stadtlandschaft 12 Einzelräume (Abb. 28) aufstellen, von denen jeder einen ganz bestimmten, in seiner Art nur ihm zukommenden Landschafts- und Stadtbildcharakter hat [176]).

---

[176]) Vgl. zu folgenden Darstellungen die Tabelle Abb. 29 in Verbindung mit Abb. 28.

I. Der zentrale unter diesen landschaftlichen Teilräumen ist die Innenstadt (Abb. 22); das ist das älteste Hauptbebauungsgebiet innerhalb des Eisenbahndreiecks, welches den alten Stadtkern miteinbezieht.

II. Von innen nach außen vorstoßend, schließt sich innerhalb des Umgehungsringes das nach Norden und Süden über die Eisenbahn hinausgewachsene engbebaute Wohngebiet (ohne Industrieanlagen) an, welches in einem nach Süden hin ausgeweiteten Halbkreisbogen von einem Streifen aufgelockerten Wohngebietes (III.) mit vorwiegender Flachbauweise der Häuser umspannt wird. IV. An die dritte Eisenbahnseite lehnt sich der industrielle Westen an. V. Im Nordwesten liegt ein Industriesiedlungsmischgebiet mit den kleinen stark industriedurchsetzten Orten Hamme, Hordel, Hofstede und Riemke. — VI. Den Norden nimmt ein ausgesprochen landwirtschaftliches Gebiet mit weiten Ackerländereien und Großschachtanlagen ein. —Die Landschaftsstruktur im Nordosten des Bochumer Raumes wird durch den industriedurchsetzten Stadtnebenkern von Gerthe (VII.) bestimmt, an den sich nach Süden hin ein weites rein landwirtschaftliches Gebiet (VIII.) die Haupterbhofzone — anschließt, in welches kleine Dorfsiedlungen (Bockholt, Kirchharpen und Kornharpen) eingebettet sind. — IX. Ganz im Osten bilden die Stadtnebenkerne von Werne und Langendreer einen geschlossenen, industriedurchsetzten, städtisch bestimmten Einzelraum. Als Zwischenglied zu dem rein landwirtschaftlichen Gebiet ist die schmale Übergangszone einer ausgesprochenen Zechen- und Haldenlandschaft (Abb. 8) eingeschaltet. X. Den weitaus größten Raum bildet der stark reliefierte und landwirtschaftlich bestimmte Süden, in den auf einer weiten tieferliegenden Verflächung der schwach industriedurchsetzte Stadtnebenkern von Linden-Dahlhausen (XI.) hineingreift und an den sich weiter nach Süden hin die tiefergelegene Zone der Ruhrwiesen (XII.) anschließt.

Im folgenden werden diese Teilräume nach ihrem gesamten Charakter beschrieben, hierdurch wird nach der bis dahin durchweg analytischen Untersuchung die Synthese und damit die Zusammenfassung gegeben.

I. Die Innenstadt innerhalb des Eisenbahndreiecks.

Von diesen verschiedenartig struierten Landschaftsräumen zeichnet sich die Innenstadt durch den ausgeprägtesten Stadtcharakter aus. Hier ist die ehemalige Naturlandschaft durch die Hand des Menschen völlig zur Stadtkulturlandschaft umgestaltet worden, zu einer riesigen Häusermasse, die den alten Stadtkern miteinbezieht. Im Reliefstiefsten gelegen, ist innerhalb des Eisenbahndreiecks ein reines Wohngebiet entstanden, in das sich die Geschäftsstadt eingliedert.

Träger des Hauptverkehrs und stärkster Ausdruck des städtischen Lebens ist die Kortumstraße. In ihrer nördlichen und südlichen Verlängerung bis an den Umgehungsring der Verbandsstraßen heran stellt sie die Nordsüdachse für das Hauptbebauungsgebiet dar. Nach Osten hin liegt der alte Stadtkern, der von zwei Querachsen des Hauptverkehrs, Bongard- und Brückstraße (mit ihren östlichen

und westlichen Verlängerungen) geschnitten wird. Mit wechselnder Straßenbreite bahnen sich diese beiden alten Verkehrsstraßen ihren Weg durch die Altstadt. Hier bilden besonders die Fachwerkhäuser, welche sich nicht nach der Baufluchtlinie richten und sich daher in die Straße vordrängen, verkehrshindernde Engpässe. Die winkligen Nebenstraßen sind nicht miteinbezogen in das Hauptverkehrsnetz, sondern stellen ein Straßensystem für sich dar. Der Altstadtkern zeichnet sich durch geschlossene engste Bebauung und auffälligen Wechsel der einzelnen Haustypen aus, welche vom alten Fachwerkhaus bis zum modernen Geschäfts- und Bürohaus vertreten sind. Damit ist ein ebenso häufiger Wechsel der Stockwerkhöhe verbunden vom kleinsten einstöckigen Fachwerk- bis zum vielstöckigen Hochhaus, so daß bei einer Betrachtung aus größerer Höhe, z. B. vom Kirchturm der Propsteikirche aus, der Eindruck eines stark wechselnden Häuserreliefs mit winkliger Straßenführung entsteht.

Am Rande des Altstadtgebietes herrscht das 3- bis 4stöckige Wohnhaus mit eingebauten Geschäftslokalen durchaus vor. Allerdings zeigt gerade die Bahnhofstraße noch vereinzelt einige zweistöckige Häuser, über die sich die Brandmauern der vier- bis fünfstöckigen Etagenhäuser erheben. Im allgemeinen nimmt die Stockwerkhöhe mit Eisenbahnnähe zu. Diese unruhigen Häusermassen werden von den Hochbauten überragt, zumeist sind es öffentliche Gebäude, Bürohäuser, Bankhäuser u. ä. zum Teil mit repräsentativem Charakter.

Vorwiegend nach 1925 entstanden, sind diese Bauten Ausdruck für den neuen Bauwillen, welcher Schönheit und Zweckmäßigkeit verbindet. Doch zeigen sie sich in ihrer Umgebung isoliert, nehmen vielfach keinen Bezug auf Straßenführung und Straßenbild.

Das Moment des Unruhigen, durch den Wechsel der Stockwerkhöhe hervorgerufen, wird durch die Baulücken verstärkt, welche selbst in der Innenstadt nicht fehlen, hier aber im Gegensatz zu den Außenbezirken, wo sie zumeist in Gartenland verwandelt werden, als Lagerplatz (wie z. B. Ecke Horst-Wessel- und Franzstraße), Verwendung finden.

Architektonischer Mittelpunkt der Innenstadt und damit zugleich des ganzen Bochumer Raumes ist der Rathausplatz, der einen einheitlichen, geschlossenen Baucharakter hat. Der Rathausvorplatz ist ein Konzentrationspunkt im Stadtbild von Bochum. Von hier aus sieht man in den industriellen Westen mit dem durch die Schornsteinreihe bestimmten Straßenbild, weiter auf das Postgebäude, das durch seine einfache Monumentalität in Verbindung mit dem gut gegliederten Schlegelhaus zur vorteilhaften Platzgestaltung wesentlich beiträgt, und in die Altstadt mit ihrem Geschäftscharakter. Von eigentlichen Industrieanlagen ist die Innenstadt freigeblieben, sie hat allerdings einige Betriebe der Nahrungsmittelindustrie — z. B. Brauereien — und der Bekleidungsindustrie aufzuweisen.

Aber die Straßenbilder, für die — besonders zum Westen hin — der Durchblick auf Schornsteingruppen kennzeichnend ist, zeigen an, daß wir in einer Industrie- und Bergbaustadt sind, in deren Mittelraum sich das städtische Leben konzentriert.

II. Das engbebaute Wohngebiet innerhalb des Umgehungsringes.

An den alten Verkehrsstraßen entlang ist über das Eisenbahndreieck hinweg nach Norden und Süden das reine Wohngebiet mit dreistöckiger und in Eisenbahnnähe mit vierstöckiger Bebauung hinausgewachsen. Das vierstöckige Haus ist besonders für die um 1900 gebauten Wohnblocks im Stadtteil Ehrenfeld charakteristisch. In diesem Teilraum steigt das Gelände von 100 bis auf 120 m an. Die Straßenführung zeigt Tendenz zum Rechteckschema. Es sind einfache Wohnstraßen, zum Teil durch Geschäftslokale als gemischtes Wohngebiet gekennzeichnet. Dieses Hauptbebauungsgebiet bleibt innerhalb des Umgehungsringes, welcher der vom Kern ausgehenden Stadterweiterung eine gewisse Grenze setzt. Bis auf kleinere Betriebe sind auch diese Wohngebiete industriefrei.

III. Das aufgelockerte Wohngebiet in Flachbauweise und starker Bezogenheit der Stadtteile Grumme, Altenbochum, Wiemelhausen und Weitmar auf die Innenstadt.

Die engbebaute Wohnfläche geht allmählich in ein weitaufgelockertes Wohngebiet über, welches das Hauptbebauungsgebiet in großem Bogen umspannt. Dieser weitet sich besonders nach Süden hin aus und ist verhältnismäßig stark mit Grünflächen durchsetzt. Durch baumbepflanzte Straßenzüge, Vorgärten und große Hausgärten wird diese Zone der offenen zweigeschossigen Bauweise als selbständiger Einzelraum charakterisiert (z. B. wie Abb. 14). Zugleich weist dieser Stadtraum die meisten Kleingärten auf. Durch ihre geschlossene Anlage heben sich diese komplexhaft als Raumeigengebilde aus der Umgebung ab. Im allgemeinen sind es gepflegte Beamtengärten, die sich durch reichen Blumenschmuck auszeichnen, während der Arbeitergarten durch Gemüse- und Kartoffelanbau als Nutzfläche kenntlich ist.

So umschließt diese Zone wie ein breites grünes Band die eigentliche Stadt nach Norden, Osten und Süden und bildet bei der aufgelockerten Siedlungszone oder scharf begrenzten Siedlungsnaht einen Übergang zu den vorwiegend landwirtschaftlich bestimmten Stadträumen. Diese interessante Stadtrandzone weist Bildelemente rein städtischen wie auch rein ländlichen Charakters auf. Mitten im Villenviertel des Stadtteiles Ehrenfeld liegt z. B. an der Friederikastraße ein altes Bauernhaus. Im Hintergrund ragt eine hohe im Abbruch stehende Halde der Zeche Friederika auf, so daß hier in kleinem Raum die verschiedenartigsten Landschaftselemente hart aufeinanderprallen.

Bis auf die Anlagen der Zeche Friederika, Maschinenfabrik Eickhoff, Zeche Prinzregent und kleinerer Betriebe in Weitmar, die allerdings wegen ihrer räumlichen Abgeschlossenheit in einer Landschaft ohne Industriecharakter mehr als Industrieenklaven anzusehen sind, ist auch dieser Raum, welcher sich von dem städtisch bestimmten Einzelraum durch seine Grünanlagen und die aufgelockerte Wohnweise von den landwirtschaftlich bestimmten Einzelräumen

durch dichtere Bebauung und das Fehlen großer Ackerfluren absetzt, ohne Einfluß der Industrie. Häufiger finden sich dagegen Ziegeleien.

Größere Siedlungsverdichtungspunkte sind Grumme im Norden, Altenbochum im Osten (Abb. 2), Teile von Wiemelhausen und Weitmar im Süden, welche sich mit Ausnahme von Grumme an Hauptverkehrsstraßen entlang entwickelt haben. Sie werden als stärker städtisch bestimmte Siedlungspunkte kenntlich gemacht durch eine oder meist zwei Kirchen, durch eine wenn auch kurze Geschäftsstraße, durch Zunahme der Stockwerkhöhe zu Drei-Etagenhäusern, zwischen denen sich aber noch häufig, selbst auf der Geschäftsstraße, das alte ein- bis eineinhalbstöckige Langhaus findet, ferner durch eine gewisse Verdichtung der Bebauung (in den Baulücken schieben sich allerdings Hausgärten bis an die Straße heran), welche sich jedoch nach außen hin schnell wieder auflockert.

IV. Der industrielle Westen.

Ein völlig anderes Bild zeigt der Westen der Stadt, wo durch die Anlagen der Eisenindustrie eine ausgesprochene Industrielandschaft entstanden ist. Das Gelände ist sehr flach (wechselnd zwischen 80 und 70 m Höhe) und daher gut für die weiträumigen Anlagen des Bochumer Vereins geeignet.

Nachdem hier 1842 die erste Gußstahlschmelze angelegt worden war, stieß die Bebauung schon in den 60er und 70er Jahren aus dem Stadtinnern über das Eisenbahndreieck nach Westen vor (Abb. 18)). Die siedlungsanziehende Kraft der Eisenindustrie hat hier im Laufe weniger Jahrzehnte ein dichtbebautes Arbeiterviertel entstehen lassen, mit dreistöckigen Mietskasernen, geraden, baumlosen Straßenzügen, die immer einen Durchblick auf die Anlagen der Industrie geben. Hier liegt auch die älteste Kolonie des Bochumer Vereins, „Stahlhausen", (Abb. 24) mit ihren vielfach holzverkleideten und mit Holzgalerie und Holztreppe (die ins Obergeschoß führt) versehenen Achtfamilienhäusern. Ein kleiner Holzzaun schließt je einen Garten ein, in dem sich Stallungen befinden; in den meisten Fällen ist der freie Raum noch durch eine Holzlaube verengt. Schwarze Aschenwege, welche nur dem Personenverkehr dienen, bilden ein rechtwinkeliges Verbindungsnetz.

In diesem industriellen Westen bildet die Alleestraße die Hauptachse, weil sie die Hauptverkehrs- und Geschäftsstraße ist. Sie trennt im Westen zugleich das Industriegelände des Bochumer Vereins vom Wohngebiet.

Über die alte Gemarkungsgrenze hinweg weiter nach Westen ist eine gewisse Zunahme der Grünflächen zu verzeichnen in Form von Arbeiter-Kleingärten, großen Feldern und weiten Äckern, in denen verschiedentlich noch ein Bauernhaus liegt (Abb. 12). Die Verbandsstraße NS VII bildet ein Wegekreuz mit der alten Verkehrsstraße, der Alleestraße, die früher über Steele nach Essen führte. Heute stellt der Ruhrschnellweg OW IV eine kürzere Verbindung her.

Einen bestimmenden Einfluß für das Landschaftsbild dieses Einzelraumes hat das weithin sichtbare Gasometerpaar des Bochumer Vereins (Abb. 9).

Dicke Rohrleitungen verschiedener Stärke durchschneiden in einer Höhe von 1—2 m den Raum, sie verbinden die Gasometer mit dem Hauptwerk.

V. Das Industriesiedlungsmischgebiet im Nordwesten mit den Stadtteilen Hamme, Hordel, Hofstede und Riemke.

In dem flachen Nordwesten des Bochumer Raumes, dessen ehemaligen Acker- und Wiesenlandcharakter man teilweise erkennen kann, ist ein eigenartiges Industriesiedlungsmischgebiet (Abb. 10)[177]) entstanden; denn es vereinigen sich hier umfangreiche Hausgärten, Feldgärten aller Größen und mehrere Kleingärten der Arbeiterbevölkerung und große, von Zechen eingenommene Flächen. Die Siedlungen dieses Gebietes — vorwiegend Arbeitersiedlung — zeichnen sich dadurch aus, daß sämtliche Typen vertreten sind, vom Kötterhaus bis zur modernen Großsiedlung. Die einzelne Zeche hat eine hohe Bedeutung für das Landschaftsbild, weil sie — obwohl sie in ihrer Gesamtanlage nicht so geschlossen ist wie z. B. die Großschachtanlagen im Norden der Bochumer Stadtlandschaft — mit großen Haldenaufschüttungen weit in diesen Raum hineingreift. Blickabriegelnde Zechenbahndämme durchschneiden in gerader Linie die offene fast völlig baumlose Landschaft.

Als selbständiger, in sich geschlossener Kleinraum hebt sich die große vorbildliche Kolonie „Dahlhauser Heide" (Abb. 5) durch die Geschlossenheit ihrer Anlage sowie durch großen Baumbestand aus der Umgebung heraus.

Die Siedlungsverdichtungspunkte Hamme, Hofstede und Riemke, welche an alten Verkehrswegen entlang entstanden sind, heben sich durch zwei Kirchtürme, um die sich eine Zone dichterer Bebauung gruppiert, als besondere Siedlungskomplexe von der weiteren Umgebung ab.

Charakteristisches Industriekennzeichen dieser Landschaft ist der 60 m hohe Förderturm der Zeche Hannibal I/III in Hordel.

VI. Der landwirtschaftlich bestimmte Norden mit Großschachtanlagen.

Einen völlig anderen, obwohl auch industriebestimmten Landschaftscharakter hat der Norden des Bochumer Raumes. Auf den verhältnismäßig hochgelegenen (130 m) ebenen Flächen breiten sich große Wiesen und weite Äcker aus (Abb. 3). In einer Geländevertiefung findet sich bisweilen ein Buchenwäldchen. Trotz seines ländlichen Charakters erhält auch dieser Einzelraum durch die Anlagen der Industrie sein typisches Gepräge. Ein Acker, hinter dem nicht die vertikalen Linien eines Zechenschornsteines aufragen, wird sich kaum finden lassen. Hier ist das Gebiet der Großschachtanlagen, die in markanter Silhouette am Horizont sichtbar sind. Obwohl die Industriebauten einen verhältnismäßig kleinen Raum beanspruchen — im Gegensatz zu den weiten Ackerflächen —, so sind sie doch die bestimmenden Faktoren des Landschaftsbildes, von einem Tal aus gesehen pro-

[177]) Die Aufnahme stellt einen Ausschnitt aus dieser Landschaft dar, und zwar den Übergang vom industriellen Westen in dieses Industriesiedlungsmischgebiet.

filhaft, von der Fläche aus gesehen breit in die Landschaft hineingelagert. Gerade in diesem Einzelraum kommen die Industriewerke — nicht nur wegen der Ebenheit der Oberfläche — zur vollen Raumwirkung wie sonst nirgend in der Stadtlandschaft von Bochum, weil alle anderen Bauelemente zurücktreten. Dadurch wird der Bildwert der Einzelanlage mit ihren klaren, wagerechten und senkrechten Linien der Kesselhäuser, Kühltürme, Kohlenbunker usw. bedeutend erhöht. Das Nebenwerk, daß sich sonst bei einer Zeche findet, tritt außer den Resten einiger Seilbahnen fast gänzlich zurück. Im völligen Gegensatz zum Westen und Nordwesten des Bochumer Raumes fehlen die Halden. Kleine Koksberge auf dem Zechengelände aufgeschüttet, einer täglichen Veränderung unterworfen, können nicht als Reliefbestandteile angesehen werden. Ebenso verändern hier die Zechenbahnen das Relief des flachen weiten Raumes nicht wesentlich, weil sie eingeschnitten sind.

Hier ist auch das Gebiet der Großziegeleien. Die Siedlung tritt völlig zurück. In den Tälchen finden sich vereinzelte Bauernhäuser oder kleine Fachwerkhäuser. Das Landschaftsbild des Gesamtraumes beeinflussen sie nicht.

Dieser Einzelraum wird weder von einer alten Verkehrsstraße noch von einer Verbandsstraße berührt. Eine gut asphaltierte Straße verbindet die einzelnen Zechen und dient zugleich als Siedlungsleitlinie für die Häuser, die in Nähe der Zeche Lothringen IV und der Zeche Constantin X zunehmen. Während die Anlagen der Zeche Constantin VI/VII keine Siedlung nach sich zogen, findet sich in der Nähe der übrigen Zechen vorwiegend die ein- bis zweigeschossige Bergarbeitersiedlung, deren Anlage sich im allgemeinen streng an die Straßenführung hält. Bergen weist die typische Form der Reihensiedlung auf. An der Hauptstraße (Hiltroperstraße — in der Wanne — Dietrich Benkingstraße — Wiescheстraße) entlang stehen vereinzelt drei- bis vierstöckige Häuser, manchmal auch zu einer kleineren Häusergruppe zusammengeschlossen. Die heutige Bergarbeitersiedlung Hiltrop hat einen alten Dorfkern, „das Dorf Hiltrop". Der Verkehr, die Äußerung des geschäftlichen und gewerblichen Lebens, tritt in diesem Einzelraum völlig zurück.

Zusammenfassend läßt sich über diesen Ausschnitt der Bochumer Stadtlandschaft sagen, daß trotz des vorwiegend ländlichen Charakters mit fruchtbaren Äckern und kleinen Buchenwäldchen die Großschachtanlagen das bestimmende Element des Landschaftsbildes sind, demgegenüber die Siedlung völlig zurücktritt.

VII. Der industriedurchsetzte Stadtnebenkern Gerthe.

Den Nordosten des Bochumer Raumes nimmt der Stadtnebenkern Gerthe ein. Zwei Kirchen und eine geschlossene Geschäftsstraße mit vorwiegend zweistöckiger Bebauung charakterisieren diesen Stadtteil als ehemalig selbständige Gemeinde, die im Zusammenhang mit der Entstehung von großen Zechen und Anlagen zur Nebenproduktengewinnung um die Jahrhundertwende den ersten industriellen Aufschwung erlebte.

Die Zechen, die sich durch das fast völlige Fehlen der Halden auszeichnen — die Aufschüttungsformen der Zechenbahndämme sind ebenfalls nicht vorhanden — schieben ihre Eingangstore und Übertageanlagen bis an die Häuserfront der Hauptstraße heran. Dieser Vorstoß der Industrieanlagen bis in die bebaute Wohnfläche hinein ruft die starke Industriedurchsetzung hervor, die im völligen Gegensatz zum Stadthauptkern für die Stadtnebenkerne der Bochumer Stadtlandschaft charakteristisch ist. Die Hauptbebauung hält sich in schmaler langhingezogener Fläche, die nur durch kurze Querstraßen etwas verbreitert wird, an die alte Verkehrsstraße, den Castroper Hellweg, und ist durch Arbeiter- und Beamtenhäuser der Zechen bestimmt. An den seitlichen Rändern schließen sich Hausgärten an. Dann folgen Äcker und Wiesen. Im äußersten Nordosten befinden sich die Werke der Chemischen Industrie; vom Standpunkt der Vermeidung einer Belästigung durch Rauch oder Geruch für diesen Stadtteil günstig gelegen.

VIII. Das rein landwirtschaftlich bestimmte Gebiet im Osten mit geschlossenen Dorfkernen (Bockholt, Kirchharpen und Kornharpen).

Südlich von diesem Einzelraum liegt ein schwach reliefiertes, rein landwirtschaftlich bestimmtes Gebiet. Es ist die Haupterbhofzone (Abb. 23) mit großen Äckern und Weiden. Die einzelnen Höfe schließen sich im allgemeinen zu kleinen lockeren, dorfähnlichen Siedlungen zusammen. So weisen Kornharpen und Kirchharpen eine Anzahl Erbhöfe auf, während Bockholt, das sich in der Landschaft durch Buchenhochwald besonders kenntlich macht, vorwiegend Arbeitersiedlung ist. Diese Siedlungskomplexe heben sich durch größeren Baumbestand als Raumeigengebilde von der weiten flächigen Landschaft ab, die durch das Fehlen des Einzelhofes (im allgemeinen ist dieser durch Wirtschaftsgebäude und hohe Baumgruppen als selbständiger Landschaftsbestandteil gekennzeichnet) noch weiträumiger erscheint. In geradem ostwest-gerichtetem Lauf wird dieses Gebiet von der Verbandsstraße OW IV durchschnitten und etwas südlicher von dem doppelarmigen Verkehrsband der Staatseisenbahn, in dessen spitzen Winkeln die Zechen Prinz von Preußen und Karoline liegen. Nur die weitüberragenden Gasometer der Eisen- und Hüttenwerke und der Zeche Robert Müser, die aber erst am Horizont auftauchen, erinnern daran, daß auch dieser Einzelraum mit vorwiegend ländlichem Charakter Teil einer Industriegroßlandschaft ist.

In den Randzonen dieses Raumes, nach Werne und Langendreer hin, wo sich Industrie und Landwirtschaft verzahnen, ist ein eigenartiger Landschaftstyp durch das Hereingreifen mächtiger Zechenhalden in diese Ackerlandschaft entstanden: Es ist die typische Haldenlandschaft (Abb. 8) des Industriegebietes.

IX. Die stark industriedurchsetzten Stadtnebenkerne Werne und Langendreer.

Nach Werne hin macht ein riesiger Haldenkomplex bei dem Schacht Arnold der Zeche Robert Müser auf die Zunahme der Industrieanlagen auf-

merksam, die sich in dem Landschaftsraum der Stadtnebenkerne von Werne und Langendreer stark häufen. Die Nebenanlagen der Zechen beanspruchen einen großen Raum. So liegt zwischen den Schächten II und I/III von Neu-Iserlohn an der Beverstraße eine ganze Haldenkette. Hier ist das Gebiet der größten Haldenhäufigkeit, die weiter nach Osten zu in der Dortmunder Stadtlandschaft noch zunimmt. Auf die starke Industriedurchsetztheit weisen die breiten Eisenbahnbänder der Staatseisenbahn hin, die zahlreiche Zechenanschlußbahnen aufnimmt, welche sich über diesen ganzen Landschaftsraum erstrecken.

Die Stadtnebenkerne Werne und Langendreer haben sich an einer Längsstraße entwickelt, die zum Teil Hauptgeschäftsstraße ist. Der übrige Straßenverlauf ist durch das Vorwiegen des Rechtecksschemas gekennzeichnet, das als Zeichen jüngerer Bebauung ohne Rücksicht auf die Hauptstraße angelegt wurde.

Die Zechenanlagen, die häufig bis an die Wohnstraße heranrücken, verleihen diesem Landschaftsraum das typische Gepräge. In die bebaute Fläche sind zumeist Feldgärten, dann Äcker und Weiden einiger Höfe eingeschaltet. Über dieses landwirtschaftlich bestimmte Gebiet hinweg fällt der Blick auf Industrieanlagen, die wegen der häufigen Verbindung mit Kokereien durch den ballig aufsteigenden Dampf vom Kokslöschen besonders kenntlich gemacht werden. Da sich in Langendreer die beiden großen Durchgangsstrecken des Niederrheinisch-Westfälischen Industriebezirks, die „Bergisch-Märkische" und die „Rheinische" Strecke vereinigen, entstand hier einer der bedeutendsten Bahnhöfe des Ruhrgebietes [178]), dessen große breite Gleisanlagen, welche zahlreiche Zechenanschlußbahnen aufnehmen, das landschaftliche Aussehen dieses Stadtnebenkernes beeinflussen.

X. Der stark reliefierte landwirtschaftlich bestimmte Süden.

Den weitaus größten Raum nimmt der rein landwirtschaftlich bestimmte Süden ein. Ganz im Gebiet des anstehenden produktiven Karbon gelegen, zeichnet er sich durch ein großes Auf und Ab in der Reliefgestaltung (Abb. 16) aus (Unterschiede von 120 m Höhe bis zu 196 m Höhe). Die Werksandsteinbänke, welche dem varistischen Streichen folgen, bilden schmale Rücken, deren Kämme den ein- bis zweistöckigen Einzelhäusern als Siedlungsleitlinien dienen. Inmitten der Äcker, Felder, Wiesen und baumbewachsenen Bergkuppen — alle diese Landschaftselemente bilden ein vielgliedriges Mosaik — liegen die Bauernhöfe, welche zum Teil die Form des Niedersachsenhauses fast rein erhalten haben (Abb. 7), oder auch vereinzelt im Backsteinrohbau in den letzten 50 Jahren neu errichtet wurden. Mit dieser neuen — allerdings zweckmäßigen — Form passen sie sich nicht in das Landschaftsbild ein. Der alte Bauernhof hat eine breite festgefügte gras- und moosbewachsene Bruchsteinumfassung von 1 Meter Höhe, die für den Hof im Gebiet des anstehenden produktiven Karbon charakteristisch ist. Einzelne Kötterhäuser (Abb. 6) in schwarz-weißem Fachwerkbau mit vorwie-

[178]) Volkszeitung, 23. 8. 1935, vgl. hier Näheres über die Entwicklung von Langendreer vom Kirchspiel zum Großgüterumschlagsplatz.

gendem Bruchsteinunterbau und schwarzem Schieferdach, umgeben von einem großen Baumgarten, bestimmen weitgehend das Landschaftsbild des einzelnen Raumausschnittes, der wegen der unregelmäßigen Reliefgestaltung mit einzelnen Kuppen und Tälchen verhältnismäßig klein ist und in kurzer Folge immer wieder wechselt. In den Siepen — das sind die kleinen Täler — finden sich noch Reste des alten Bergbaues (Stollenmundlöcher, kleine Halden usw.). Die alten Zechen fügen sich mit ihrem charakteristischen Bruchsteinbau dem Gelände und dem Landschaftsbild gut ein, wie z. B. die heute zu Wohnungen umgebaute alte Zeche Glückswinkelburg. Dieser Landschaftsraum ist besonders in dem Gebiet von Laer, Querenburg und Stiepel das Erholungsgebiet der Großstadtbevölkerung von Bochum, welches durch die zum Teil noch nicht ganz ausgeführte Verbandsstraße NS VII auf kürzestem Wege mit dem Stadthauptkern verbunden werden soll. Oberdahlhausen, ein kleiner Raum ähnlicher Reliefgestaltung mit gleichfalls verstreuter Siedlung, schließt sich nach Westen hin an.

XI. Der schwach industriedurchsetzte Stadtnebenkern Linden-Dahlhausen.

In den landwirtschaftlich bestimmten Süden des Bochumer Raumes reicht von der Ruhr her auf einer im allgemeinen tieferliegenden Fläche der Stadtnebenkern Linden-Dahlhausen hinein.

Linden, an der alten Verkehrsstraße, der Hattingerstraße, in großer Längenausdehnung entwickelt, zieht sich auf einem schmalen Rücken dahin, der sich aus diesem verhältnismäßig ebenen Einzelraum heraushebt. Mit seinen beiden Kirchen, seinem Marktplatz und einer Geschäftsstraße hat der Ort einen durchaus geschlossenen Charakter, während Dahlhausen, tiefer an der Ruhr gelegen, mehr aufgelockert ist. Für Linden ist das Vorherrschen des zweistöckigen schiefergedeckten Langhauses charakteristisch.

Im Gegensatz zu den übrigen Stadtnebenkernen des Bochumer Raumes liegen die Zechenanlagen randlich oder abseits der Hauptbebauungsfläche, so daß dadurch für diese kleinen ehemalig selbständigen Orte, deren bebaute Wohnflächen ohne Industrieeinfluß geblieben sind, ein gewisser kleinstädtischer Charakter erhalten bleibt.

In einer trogartigen Vertiefung liegt z. B. abseits von Linden, östlich der Verbandsstraße NS VII die Zeche Baaker-Mulde, in deren Nähe eine geschlossene Arbeiterkolonie entstanden ist.

Zur Ruhr hin nimmt die Einzelsiedlung zu, welche vorwiegend aus Kötterhäusern besteht. An der Ruhr selbst bewirken die Anlagen der Zeche Dahlhauser Tiefbau und der Stahl- und Eisenwerke Dahlhausen, die von der Höhe aus in ihrer vollen Ausdehnung zu überschauen sind, inmitten weiter Wiesen gelegen, einen eigenartigen Landschaftscharakter. Die Vielzahl der Schornsteine stellt in dieser Umgebung ein besonders auffälliges Industriemoment dar. Die alten großen Übertageanlagen der Zeche Friedlicher Nachbar sind heute zu Wohnungen umgebaut.

Unterhalb der Verbandsstraße liegt ein erst 1934 wieder aufgemachter (sehr alter) „Pütt" — St. Mathias Erbstollen, der im Gebiet der Magerkohlen

mit einer Belegschaft von 30 Mann in einer Tiefe von 40 m Kohle für den Hausbrand fördert.

Die jüngstangelegte Verbandsstraße NS VII, welche als flaches Band in Nord-Südrichtung das Gelände durchschneidet, ist ein neues Landschaftselement in diesem Raum. Von der Stelle aus, wo sich die Verbandsstraße von der Hattingerstraße abzweigt, hat man einen guten Überblick über diesen Landschaftsraum, aus dessen weitem Wiesengelände vereinzelt Siedlungsverdichtungspunkte und Schornsteinanhäufungen herausragen.

XII. Die Zone der Ruhrwiesen.

Einen völlig anderen Landschaftscharakter, der sich von dem der übrigen Einzelräume in auffälliger Weise abhebt, hat das schmale Band der Ruhrwiesen im äußersten Süden der Stadt.

Mit einem steilen Abfall, der durch Steinbrüche und große, glänzende, senkrecht abfallende Sandsteinflächen oder durch Waldbewachsung betont wird, setzt sich diese Landschaftszone gegen das höhergelegene Gebiet ab. In einer Durchschnittshöhe von 75 m liegen weite Äcker und am Rande der Ruhr saftige Wiesen, aus denen vereinzelte niedrige Weidengebüsche herausschauen. Durch die Wiesen führt eine mit dicken, runden Steinen hartgepflasterte Straße, die früher dem schweren Pferdefuhrwerk für den Kohlentransport gedient hat. Verschiedene Bauernhöfe, zumeist Erbhöfe, bilden mit einigen Baumgruppen in dieser Acker- und Wiesenlandschaft vereinzelte kleine geschlossene Siedlungskomplexe. An den Rand des Steilabfalls und in die seitlich einschneidenden kleinen Täler schmiegen sich einige vorwiegend aus Bruchsteinen errichteten Kötterhäuser hinein.

In diesem Einzelraum — besonders in Nähe des Steilabfalls — finden sich zahlreiche Reste des alten Stollenbergbaus in Form kleiner grasbewachsener Halden, die zum Teil noch das alte Stollenmundloch deutlich erkennen lassen, wie z. B. am Stolleneingang von „Pfingstblume“ und „Gottgewagt“ oder alter Schachtreste, wie z. B. am ehemaligen Müsenschacht oberhalb von „Pfingstblume“, auf einer rotgebrannten heute mit Birken überzogenen Halde gelegen.

Ein neues Element im Landschaftsbild stellt der große Ölbachklärteich dar. Den Verkehr über die Ruhr vermitteln Kemnader- und Kosterbrücke.

II. Beziehung der Räume zueinander

1) nach der Wirtschafts- und Siedlungsstruktur.

Es handelt sich in der Bochumer Stadtlandschaft um Einzelräume von sehr verschiedenartiger landschaftlicher Struktur, deren Hauptelemente die Tabelle Abbildung 29 angibt. Die Summe und das Verhältnis dieser Einzelelemente bestimmen die Landschaft und lassen je nach dem bildmäßigen Vorherrschen ein-

zelner Züge Sonderlandschaften entstehen. Es zeigt sich eine graduelle Abstufung des industriellen Charakters in diesen Einzelausschnitten einer Industriegroßlandschaft nach der Bedeutsamkeit der vorherrschenden Elemente für das Landschaftsbild.

Ohne jeden Industriecharakter ist besonders der weiträumige Osten (Raum VIII) (Abb. 28) und der stark reliefierte Süden (Raum X) mit seiner Anschlußzone der Ruhrwiesen (Raum XII).

Das eigentliche Stadtgebiet, das Hauptbebauungsgebiet (Raum I, II und III [bis auf kleine Ausnahmen]), zeigt keinen direkten Industrieeinfluß.

Ausgesprochenen Industriecharakter hat die Zone der Eisenindustrie im Westen (Raum IV).

Ein Industriesiedlungsmischgebiet ist der Nordwesten (Raum V).

Als völlig industriedurchsetzt erweisen sich die Stadtnebenkerne (Raum VII und IX). In etwa trifft diese Industriedurchsetzung auch für den Stadtnebenkern Linden-Dahlhausen (Raum XI) zu, allerdings liegen die Industrieanlagen vorzugsweise am Rand der bebauten Fläche.

Der Norden (Raum VI) vereinigt am stärksten den Einfluß der Landwirtschaft und Industrie, und zwar beide in klarer selbständiger Ausprägung.

2) Beziehung der Räume zueinander nach der räumlichen Lage.

Die Stellung der Teilräume im Stadtganzen ergibt sich aus der Bezogenheit auf den Kern, die Innenstadt. Die engste Verbindung mit diesem zeigt das Hauptbebauungsgebiet innerhalb des Umgehungsringes. Von den industriebestimmten Einzelräumen hat naturgemäß die Eisenindustrie die stärkste Beziehung zum Stadtkern. Raum III ist Zwischenglied oder Übergangszone von der eigentlichen Stadt in die stärker landwirtschaftlich struierten Teile der Stadtlandschaft.

Der Süden (Raum X) mit seiner Anschlußzone der Ruhrwiesen (Raum XII) steht als Haupterholungsgebiet für die Stadtbevölkerung in Beziehung zur eigentlichen Stadt.

Die Stadtnebenkerne Gerthe (Raum VII) und Linden-Dahlhausen (Raum XI) sind durch alte Verkehrsstraßen — Kastroper Hellweg und Hattingerstraße über den Raum III hinweg eng mit der Innenstadt verbunden. Zur landschaftlichen Einheit zusammengefügt werden alle diese Einzelräume durch ein Netz radial aus dem Innern ausstrahlender Straßen.

Werne und Langendreer dagegen (Raum IX) — nur durch die Eisenbahn in Beziehung gesetzt zum Kern — bilden eigentlich einen Stadtraum für sich von landschaftlich selbständigem Ausdruck, zum mindesten aber stellen diese Stadtnebenkerne mit ihrer größeren Haldenhäufigkeit und Zunahme der Haldenmächtigkeit und wegen ihrer wirtschaftlichen Orientierung — man kauft in Dortmund — ein Übergangsglied zur Stadtlandschaft von Dortmund dar.

Faßt man die einzelnen Räume wieder zu übergeordneten Landschaftsbezirken zusammen, so ergeben sich als Gebiete mit größtem Stadtcharakter der Stadthauptkern und die Stadtnebenkerne.

Den höchsten Industriecharakter weist das eigentliche Industriegelände mit den entsprechenden Mischtypen auf.

Die Stadtrandzonen bilden den Übergang zu den Stadtaußenräumen mit dörflichen Siedlungskernen oder Einzelhofsystem.

Schluß.

Der Großraum als landschaftliche Gesamterscheinung.

Es ergibt sich schließlich, daß das Siedlungsbild des Bochumer Raumes kein gesetzloses Durcheinander darstellt (wie die heute noch allgemein herrschende Ansicht über das Ruhrgebiet ist). Vielmehr handelt es sich in der Bochumer Stadtlandschaft um einen durchgegliederten Siedlungsaufbau, dessen Einzelelemente und Gesamtgestaltung von ganz bestimmten naturgegebenen und historisch bedingten Faktoren abhängig sind.

Allerdings fehlt der erst verhältnismäßig jungentwickelten Bergbau- und Eisenstadt, deren Stadtbild — besonders im Stadtinnern — noch vielfach der Charakterzug des Unfertigen und Werdenden anhaftet, noch die letzte Gestaltung, die aber erst Abschluß einer besonnenen, von sozialer Verantwortung getragenen Planung während einer längeren Entwicklung sein kann.

In seiner landschaftlichen Gesamterscheinung ist der Bochumer Raum immer — bis in alle Einzelräume hinein — als Industrielandschaft gekennzeichnet, deren bestimmende Siedlungselemente für das ganze Ruhrrevier Geltung haben.

Literatur-Verzeichnis.

E. Adams (1933): Produktions-, Absatz- und Verkehrsinteressen des Ruhrbergbaues, ihre Entwicklung und Wahrnehmung. Diss. Köln 1933.

A. W. Allissat (1926): Der erste durch den Mergel abgeteufte Schacht im Ruhrgebiet, Glückauf 1926.

R. Bärtling (1913): Geologisches Wanderbuch für den niederrheinisch-westfälischen Industriebezirk. Stuttgart 1913.

R. Bärtling (1923): Erläuterungen zur geologischen Karte von Preußen und benachbarten Bundesstaaten, hrsg. von der Preußisch-Geologischen Landesanstalt. Lieferung 211, Blatt Bochum, geologisch aufgenommen und erläutert durch R. Bärtling, Berlin 1923.

Die Bau- und Kunstdenkmäler von Westfalen, Münster 1906. Die Bau- und Kunstdenkmäler des Kreises Bochum-Stadt.

H. Bergerhoff: Untersuchungen über die Berg- und Rauchschäden.

R. Blum (1933): Hamborn am Rhein. Die Entwicklung eines jungen Gemeinwesens zur Industriegroßstadt unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklung von Handwerk und Einzelhandel. Diss. Emsdetten 1933.

H. Bobek (1927): Grundfragen der Stadtgeographie, Geographischer Anzeiger, 28. Jahrgang, 1927, Heft 7.

H. Bobek (1927/28): Innsbruck, eine Gebirgsstadt, ihr Lebensraum und ihre Erscheinung, in Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde XXV. Bd. 1927/28.

Bochumer Heimatbuch, hrsg. von B. Kleff, 3 Bde.

F. Bolle (1923): Am Maarbach und Olbach. Ein Heimatbuch für Bochum Stadt und Land. Bochum 1923.

P. Brüse (1925): Mülheim an der Ruhr. Versuch einer Stadtgeographie. Diss. Duisburg 1925.

A. F. Büsching (1790): Erdbeschreibung. 6. Theil der den westphälischen und den chur-rheinischen Kreis enthält. Hamburg 1790.

W. Däbritz (1934): Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation in Bochum. Neun Jahrzehnte seiner Geschichte im Rahmen der Wirtschaft des Ruhrbezirks, Düsseldorf 1934.

Fr. Darpe (1888—1891): Geschichte der Stadt Bochum, 2 Bde. Bochum 1888—1891.

Deutschlands Städtebau, Gelsenkirchen. Berlin 1922.

Deutschlands Städtebau, Herne. Berlin 1928.

K. Dübbers (1930): Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wattenscheid. Diss. Berlin 1930.

H. Ehlgötz (1921): Städtebaukunst. Leipzig 1921, in der Sammlung „Wissenschaft und Bildung", Einzeldarstellungen aus allen Gebieten des Wissens, 160.

H. Ehlgötz (1925): Industrie und Siedlung in „Deutsche Bergwerkszeitung" 1925, Jubiläumsausgabe Nr. 7. Essen, März 1925.

H. Ehlgötz (1930): Siedlungsaufgaben infolge Umgemeindung in Westfalen in „Die westfälische Heimat", 1930.

Fr. Elshoff (1930): Das Umsiedlungsproblem, Beiträge zu seiner Systematik. Nachkriegserscheinungen in Deutschland unter besonderer Berücksichtigung des rheinisch-westfälischen Industriegebietes, Diss. Münster 1930.

F. Eulenstein (1935): Die verschiedenen Typen der Arbeitersiedlungen einer Industrielandschaft. Dargestellt am Beispiel von Groß-Dortmund. Geographischer Anzeiger, Jahrgang 1935, Heft 11/12.

E. Fels (1935): Der Mensch als Gestalter der Erde. Ein Beitrag zur allgemeinen Wirtschafts- und Verkehrsgeographie. Leipzig 1935.

A. u. F. Franke (1925): Geologisches Heimat- und Wanderbuch für den östlichen Industriebezirk. Dortmund 1925.

W. Geisler (1924): Die deutsche Stadt. Ein Beitrag zur Morphologie der Kulturlandschaft. Stuttgart 1924. In Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde. XXII. Bd. 1919 bis 1924. (Stuttgart).

W. Goch (1925): Die Entwicklung Gelsenkirchens zur Industriegroßstadt 1850 bis 1922. Diss. Münster 1925 (ungedruckt).

F. Goebel (1918): Die Morphologie des Ruhrgebietes. Diss. Bonn 1918.

A. H. Goldreich (1926): Die Bodenbewegungen im Kohlenrevier und deren Einfluß auf die Tagesoberfläche. Berlin 1926.

Haarmann (1931): Hamm. Altstadt und Neustadt und ihre Beziehungen zur Landschaft. In Mitteilungen für Naturdenkmalpflege im Gebiete des Ruhrsiedlungsverbandes zu Essen. 3. Jahrgang. 1931.

E. Hanslik (1909): Biala. Eine deutsche Stadt in Galizien. Wien-Leipzig 1909.

E. Hegels (1923): Wanderungen von Steinkohlenbergbau und Eisenindustrie im niederrheinisch-westfälischen Industriegebiet. Diss. Münster 1923 (ungedruckt).

G. Hempel (1931): Die Entwicklung der Bochumer Montanindustrie unter Berücksichtigun der neuesten Konzentrationsbewegung in der Ruhrmontanindustrie. Diss. Frankfurt 1931.

Hitlergesetze III: Reichserbhofgesetz vom 29. September 1933 mit sämtlichen Durchführungsbestimmungen. Hrsg. von Rudolf Beyer. Leipzig 1934.

G. Höfken (1925): Alte Bochumer Höfe, in „Bochum" Ein Heimatbuch für Stadt und Land, Bochum 1925.

G. Höfken (1925): Querenburger Bauernsitze, in „Bochum" Ein Heimatbuch für Stadt und Land. Bochum 1925.

Höh (1930): Die Veränderungen des Landschaftsbildes durch den Bergbau, in Mitteilungen der Bezirksstelle für Naturdenkmalpflege im Gebiete des Ruhrsiedlungsverbandes zu Essen. Jahrgang 2, 1930. Nr. 3/4.

Hövel (1930): Die Erhaltung des Waldes im rheinisch-westfälischen Industriegebiet, in Mitteilungen der Bezirksstelle für Naturdenkmalpflege im Gebiete des Ruhrsiedlungsverbandes zu Essen. Jahrgang 2, 1930, Nr. 3/4.

P. Kanold und C. Pirath (1928): Grundlagen für die Neuregelung der kommunalen Grenzen im Ruhrgebiet. Berlin 1928.

F. Kempken (1917): Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Oberhausen. Diss. Duisburg 1917.

B. Kleff (1927): Aus Bochums Werdegang, in „Die westfälische Heimat". 1927.

H. Kleinholz (1930): Der Ruhrkohlenbezirk als Standortsproblem. Diss. Berlin 1930.

H. Knoblauch (1922): Bochums industrielle Entwicklung unter besonderer Berücksichtigung des Bergbaues und Hüttenwesens, in „Die westfälische Heimat". 1922.

W. Koch (1934/35): Die Gemeindegrenzen und ihr historischer Wert, in „Mitteilungen des Reichsamts für Landesaufnahmen". 1934/35, Nr. 5.

C. Koschwitz (1930): Die Hochbauten auf den Steinkohlenzechen des Ruhrgebietes. Ein Beitrag zur Baugeschichte des Industriebaus an Hand von Quellenforschungen, Rekonstruktionen, maßstäblichen Aufnahmen und Entwürfen. Beiträge zur Landeskunde des Ruhrgebietes, Heft 4.

K. Kröncke (1929): Der Flächenbedarf der Stadterweiterung. Diss. Veröffentlicht in der Zeitschrift „Der Städtebau", Berlin, 24. Jahrg., 1929.

P. Kukuk (1920): Unsere Kohlen. Eine Einführung in die Geologie der Kohlen unter Berücksichtigung ihrer Gewinnung, Verwendung und wirtschaftlichen Bedeutung. Leipzig-Berlin 1920, in der Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt", Bd. 396.

P. Kukuk (1926): Das niederrheinisch-westfälische Steinkohlengebiet (Ruhrrevier) 1926.

E. Lauffer (1933): Der Vorgarten im Straßenbild, in „Die westfälische Heimat", 1933.

Löscher (1922): Die geologischen Verhältnisse des rheinisch-westfälischen Industriegebietes, in „Die westfälische Heimat" 1922.

C. Matschoß (1922): Aus der Geschichte unserer Schwerindustrie, in „Die westfälische Heimat", 1922.

L. Mayer (1927): Bochum als neuzeitliche Industriestadt, in „Die westfälische Heimat", 1927.

Monographien deutscher Städte, Darstellung deutscher Städte und ihrer Arbeit in Wirtschaft, Finanzwesen, Hygiene, Sozialpolitik und Technik. Hrsg. von E. Stein, Bd. XI. Essen-Berlin 1923.

Oberhausen/Rheinland. Werden und Wachsen zur Großstadt. 1926. Hrsg. von der Stadtverwaltung.

E. Padberg (1930): Die industrielle Entwicklung der Stadt Hamm i. W. Diss. Bochum-Langendreer 1930.

S. Passarge (1930): Stadtlandschaften der Erde Hrsg. von S. Passarge. Hamburg 1930.

O. Quelle (1926): Industriegeographie der Rheinlande, in „Düsseldorfer geographische Vorträge und Erörterungen" 1926, II. Teil.

Rappaport (1924): Ein Bebauungsübersichtsplan für das rheinisch-westfälische Industriegebiet, in „Der Städtebau", 19. Jahrgang, 1924.

E. Rexroth (1922): Die Großstadt Duisburg, geographisch und wirtschaftlich betrachtet. Diss. Bonn, Duisburg 1922.

A. Roth (1924): Die Städtewappen der Provinz Westfalen, in „Mitteilungen des Vereins für Geschichte und Altertumskunde Westfalens und des Landesmuseums der Provinz Westfalen." 4. Sonderheft, Wattenscheid 1924.

K. Rüsewald und W. Schäfer (1923): Heimatkunde des Ruhrgebietes, Breslau 1923.

K. Rüsewald (1922): Zur Siedlungskunde des rheinisch-westfälischen Industriegebietes. Geographischer Anzeiger 1922.

K. Rüsewald (1926): Siedlungskarten des Ruhrgebietes, in „Düsseldorfer geographische Vorträge und Erörterungen" 1926, 1. Teil.

F. Sander (1931): Die geschichtliche Entwicklung der Eisenbahnen des Ruhrgebietes und ihre Beziehungen zum Wirtschaftsleben der westlichen (rhein.) Ruhrstädte. Diss. Mülheim-Ruhr 1931.

H. Schroll (1933): Über Eingemeindungsprobleme der deutschen Großstädte. Diss. Breslau 1933.

M. Seippel (1901): Bochum einst und jetzt. Ein Rück- und Rundblick bei der Wende des Jahrhunderts. Bochum 1901.

F. Stute (1935): Die Landschaften am Nordostrand des Sauerlandes. Diss. Münster, Emsdetten 1935.

H. Spethmann (1926): Die Entstehung der Oberflächenformen des Ruhrreviers, in „Düsseldorfer geographische Vorträge" 1926, II. Teil.

H. Spethmann (1933): Das Ruhrgebiet im Wechselspiel von Land und Leuten, Wirtschaft, Technik und Politik. 2 Bde. Berlin 1933.

Die neue Stadt: Gesichtspunkte, Organisationsformen und Gesetzesvorschläge für die Umgestaltung deutscher Großstädte. Hrsg. von A. Hugenberg. Berlin 1935.

H. Stark (1933): Die Entwicklung des Steinkohlenbergbaus in der Stadt Buer. Diss. Buer 1933.

Strehlow (1912): Der rheinisch-westfälische Industriebezirk in boden- und wohnungspolitischer Beziehung. „Glückauf". 1912.
B. Wehner (1934): Grenzen des Stadtraumes vom Standpunkt des innerstädtischen Verkehrs. Ein Beitrag zum Problem der Wechselwirkung zwischen Städtebau und Verkehr. Diss. Würzburg 1934.
Westfalen, seine Entwicklung und seine Zukunft, hrsg. von E. Köhrer. Berlin 1925.
E. Wever (1924): Das Stadtbild von Stuttgart. Ein siedlungsgeographischer Versuch. Stuttgart 1924.
K. Wiedenfeld (1916): Ein Jahrhundert rheinische Montanindustrie. 1815—1915. Moderne Wirtschaftsgestaltung. Heft 4. Bonn 1916.
Das preußische Wohnungsgesetz vom 28. 3. 1918 mit Ausführungsbestimmungen sowie das Gesetz, betreffend die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften vom 2. Juli 1875 mit den Änderungen vom 28. 3. 1918. Erläuterungen mit Ausführungsbestimmungen von P. Wölbling. Stuttgart 1918.
S. Ziegler (1929): Die Stadt Essen. Die Grundlagen ihrer Besiedlung, die Siedlung selbst und ihre Einwirkungen auf das natürliche Landschaftsbild. Essen 1929, in „Beiträge zur Landeskunde des Ruhrgebietes", Heft 2.

Akten und Quellen, Denk- und Festschriften, Zeitschriften und Zeitungen, Statistiken und Verwaltungsberichte.

Akten des Erbhofamtes: Amtsgericht Bochum, Erbhofrolle und Erbhofamt der Stadt Bochum in der Abteilung: Stadterweiterung, Rathaus.
Akten der Straßenbauabteilung: Bochum mit Chronik der einzelnen Straßen. „Magistrat der Stadt Bochum betreffend den Straßenausbau und die Berechnung der Beiträge zu den Anliegekosten für die . . . Straße."
Bericht des Magistrats zu Bochum über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten von 1873/74 bis 1903.
Bergbau in den größeren Städten und Gemeinden des Ruhrgebietes in dem heutigen Gebietsumfang (Stand vom 30. April 1934), Statistisches Amt Essen.
Bochum Anzeiger (Bochumer Tageszeitung).
Festschrift dem 20. Westfälischen Städtetag gewidmet von der Stadt Bochum. Bochum 1896.
Festschrift aus Anlaß des 75jährigen Bestehens der Gewerkschaft Ver. Constantin der Große.
Grundfragen der kommunalen Neugliederung, Denkschrift des Preußischen Städtetages 1929.
Haus und Grund in Groß-Bochum. Zeitschrift für Wirtschaftsfragen des Haus- und Grundbesitzes.
Der Landkreis Bochum zur Umgemeindungsvorlage. (Ist eine Auflösung des Landkreises Bochum zur weiteren Vergrößerung der Stadt Bochum notwendig oder erwünscht?) Bochum 1928.
Die Grafschaft Mark. Festschrift zum Gedächtnis der 300jährigen Vereinigung mit Brandenburg-Preußen. 2 Bde. Hrsg. von A. Meister. Dortmund 1909.
2. Bd.: Ausgewählte Quellen und Tabellen zur Wirtschaftsgeschichte der Grafschaft Mark.
Sonderbeilage zu „Wirtschaft und Statistik", hrsg. vom Statistischen Reichsamt, 14. Jahrgang, 1934, Nr. 24. Die berufliche und soziale Gliederung der Bevölkerung im Deutschen Reich, in den Ländern und Landesteilen und in den Gemeinden mit 10 000 und mehr Einwohnern nach der Berufszählung vom 16. Juni 1933.
Statistik des Deutschen Reiches, Volks-, Berufs- und Betriebszählung vom 16. Juni 1925. Die berufliche und soziale Gliederung der Bevölkerung Nord- und Westdeutschlands. Heft 15. Provinz Westfalen.

Statistische Zusammenstellungen aus dem Ruhrkohlenbezirk. Bearbeitet beim Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk, Essen 1931.
Urkunde Everhards von der Mark aus dem Jahre 1298. Stadtarchiv Bochum, Urkunde I.
Urkunde über die Verfassung der Stadt Bochum im Mittelalter aus dem Jahre 1321. Stadtarchiv Bochum, Urkunde II.
Verwaltungsberichte der Stadt Bochum für die Rechnungsjahre 1904 bis 1932.
Verwaltungsbericht des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk für die Geschäftsjahre 1926 bis 1933.
Verzeichnis der zum Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk gehörenden Gemeinden nach Kreisübersichten. Essen, Mai 1928.
Vierteljahrsberichte des Statistischen Amtes der Stadt Bochum.
Volkszeitung für den Rheinisch-Westfälischen Industriebezirk. (Bochumer Tageszeitung.)

Karten:

Lepsius: Geologische Karte des Deutschen Reiches, 1:500 000, Blatt 12, Sektion Münster.
Karte der nutzbaren Lagerstätten Deutschlands. Hrsg. von der Preußisch-Geologischen Landesanstalt 1931, 1:200 000, Blatt Düsseldorf.
Der Felderbesitz im niederrheinisch-westfälischen Bergbaubezirk, 1:100 000. 6. verbesserte Auflage nach dem Stand von Ende 1931. (Karte der Berggewerkschaftskasse Bochum).
H. v. Dechen: Geologische Karte der Rheinprovinz und der Provinz Westfalen, 1:80 000 (37 Blätter, Berlin 1855—1866), Sektion Wesel.
Tektonisch-Stratigraphisches Übersichtsbild der niederrheinisch-westfälischen Steinkohlenablagerung. 1:75 000. (Karte der Berggewerkschaftskasse Bochum).
Geologische Karte von Preußen und benachbarten deutschen Ländern. 1:25 000. Berlin.
Preuß.-Geologische Landesanstalt mit Erläuterungsheften:

Blatt Bochum	Lieferung	211	hrsg.	1924,
„ Essen	„	211	„	1924,
„ Gelsenkirchen	„	307	„	1931,
„ Herne	„	307	„	1931,
„ Dortmund	„	143	„	1909.

Karte des Deutschen Reiches, 1:100 000, bearbeitet vom Reichsamt für Landesaufnahmen, Berlin. Blatt Dortmund 355, Blatt Recklinghausen 354.
Das Rheinisch-Westfälische Industriegebiet, 1:100 000. Ausgabe B mit politischer Einteilung. Berlin 1931, Reichsamt für Landesaufnahmen.
Übersichtskarte des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk, Essen, 1:200 000.
Verbandsstraßenpläne des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk in verschiedenen Maßstäben. (Ungedruckt: Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk, Essen).
Karte der jetzigen Bodennutzung für das Rheinisch-Westfälische Industriegebiet, 1:50 000. (Karte des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk, Essen.)
Übersichtskarte des Rheinisch-Westfälischen Steinkohlenbezirks 1:10 000, hrsg. von der Westfälischen Berggewerkschaftskasse zu Bochum

Blatt Bochum	2. Aufl.	1929,	
„ Gelsenkirchen		1914,	
„ Harpen	2. Aufl.	1925,	
„ Witten	2. Aufl.	1929.	

Meßtischblatt von Bochum aus dem Jahre 1840. Aufgenommen und gezeichnet im Jahre 1840. Bande V, Blatt 6.
Meßtischblätter 1:25 000, Reichsamt für Landesaufnahmen Berlin:

Bochum	2 577,
Gelsenkirchen	2 503,

Herne 2 504,
Dortmund 2 505,
Witten 2 578,
Essen 2 576.

Vergrößerungen der Meßtischblätter:

2 577 Bochum NW,
2 504 Herne SW,
2 504 Herne SO,
2 577 Bochum SW,
2 577 Bochum SO,
2 577 Bochum NO,
Auf den Maßstab 1:10 000 vergrößert 1927.

Luftbildaufnahme, auf den Maßstab 1:5000 entzerrt. 40 Photokarten für das Stadtgebiet von Bochum. Im Auftrage des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk in den Jahren 1925/26 von der Deutschen Lufthansa Berlin aufgenommen.

Alte Stadtpläne der Stadt Bochum aus dem Jahre 1868, 1875 und 1885. (Im Besitz der Plankammer, Rathaus Bochum.)

Sanwald-Plan der Stadt Bochum, 1:20 000. Bearbeitet nach Unterlagen des Stadtvermessungsamtes, Bochum 1928.

Plan der Stadt Bochum, 1:15 000, angefertigt im Jahre 1929 durch das Stadtbauamt, ergänzt 1934.

Plan der Stadt Bochum in 23 Blättern, 1:2000. Angefertigt nach den Katasterkarten im Jahre 1909. (Diese Plankarten werden ständig berichtigt. Im Besitz der Plankammer, Rathaus Bochum.)

Baustufenplan der Stadt Bochum, 1:15 000. Zur Baupolizeiverordnung der Stadt Bochum vom 7. März 1935.

Verkehrskarte für Bochum, 1:10 000. (Ungedruckt. Im Besitz der Stadterweiterungsabteilung Bochum, Rathaus.)

Karte der Verbandsgrünflächen für das Stadtgebiet von Bochum, 1:15 000. 1932. (Ungedruckt, im Besitz des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk Essen.)

Erbhofplan der Stadt Bochum vom 13. Februar 1935, 1:10 000. (Ungedruckt. Im Besitz der Stadterweiterungsabteilung, Rathaus Bochum.)

Neuester Eisenbahnatlas von Deutschland, Belgien und den Niederlanden. Nach den neuesten und besten Materialien entworfen und bearbeitet von J. A. Müller, Nürnberg 1850.

Meyers: Deutscher Städteatlas, Leipzig-Wien 1913. Darin: Bochum 1:37 700.

Lebenslauf.

Am 18. April 1910 wurde ich, Wilma Schumacher, in Bochum geboren. Meine Eltern sind der 1932 verstorbene Lehrer und Schriftleiter Franz Schumacher und seine Ehefrau Elisabeth geb. Leineweber. Nach bestandener Reifeprüfung 1930 führte ich mein Studium der Erdkunde, des Deutschen und der Geschichte an den Universitäten in Freiburg i. Br., München, Köln und Münster durch. Erdkunde und Geologie hörte ich bei den Herren Professoren Boden, von Drygalski, Hassinger, Mecking, Thorbecke und Wegner. Im Februar 1936 bestand ich in Münster die wissenschaftliche Prüfung für das Lehramt an höheren Schulen.

Für Anregungen und Hinweise zu dieser Arbeit danke ich Herrn Professor Dr. Niemeier. Zu ganz besonderem Dank bin ich Herrn Professor Dr. L. Mecking verpflichtet, der meiner Arbeit sein Interesse entgegenbrachte und sie durch Hinweise und Ratschläge unterstützte.

Abb. 1.

Der Stadtgarten von Bochum mit ländlicher Industrielandschaft, von Norden (Tippelsberg) gesehen. Rechts im Hintergrund der industrielle Westen mit dicht bebautem Wiesengelände. Der Rand der Hauptbebauungsfläche ist deutlich erkennbar. Links Stadterweiterungsgelände mit auflockerndem Wohngebiet. Im Mittel- und Vordergrund Arbeiterwohnsiedlungen mit Schrebergärten und verstreuter Bebauung.

Abb. 2.

Altenbochum an der Siedlungsleitlinie der Wittenerstraße mit Zeche Dannenbaum Schacht I, von Süden (Kalwes) gesehen. Im Vordergrund steil nach Süden einfallender mit Eichen bewachsener Hangstreifen.

Abb. 3.

Der landwirtschaftlich bestimmte Norden des Bochumer Raumes mit Großschachtanlagen. Zeche Constantin VI/VII.

Abb. 4.

Die [illegible] Zechen- und Haldenlandschaft im weitflächigen landwirtschaftlich bestimmten Osten des Bochumer Raumes von Nordosten (Dortmunder Stadtgrenze) gesehen. Links der Stadtsiedlerkern Weine mit den Zechenanlagen und Halden der Zeche Robert Müser.

Abb. 5.

Die Bergarbeitersiedlung „Dahlhauser-Heide" in Bochum-Hordel. Besonders typisch ist die geschlossene, dorfähnliche Anlage der Siedlung, welche Ein- bis Zweifamilienhäuser mit kleinen Vorgarten und großem Hausgarten aufweist. Luftbild. Freigegeben durch RLM., Hansa Luftbild GmbH., Nr. 1074/36a.

Abb. 6.

Kötterhaus in Bochum-Stiepel in einem Ruhrseitental gelegen. Fachwerkhaus mit Bruchsteinsockel.

Abb. 7.

Altes Bauernhaus in Bochum-Stiepel (zum Typ des Niedersachsenhauses gehörig).

Abb. 8.

Haldenlandschaft im Osten des Bochumer Raumes bei Bochum-Werne. Links im Hintergrund aufgeschütteter Zechenbahndamm.

Abb. 9.

Verbandsstraße (OW IV). Rechts Gasometerpaar des Bochumer Vereins, welches durch Rohrgasleitungen mit dem Werk (links im Hintergrund) im Verbindung steht.

Abb. 10.

Industriesiedlungsmischgebiet im Westen des Bochumer Raumes. Im Hintergrund rechts Hochofenanlage des Bochumer Vereins, links Zeche Präsident. Im Mittelgrund zwischen Feldgärten Arbeitereinzelsiedlungen jeder Art.

Abb. 11.

Straße im nach 1900 offengelegten Arbeiterviertel (Emscherstraße). Mehrstöckige Häuser, Baulücken, Brandmauer, breite Straßenanlage.

Abb. 12.

Bauernhaus im industriellen Wesen des Bochumer Raumes in Nähe der Industrieanlagen (im Hintergrund links).

Abb. 13.

Ackerlandmulde in Bochum-Grumme mit verstreuter Einzelsiedlung. Auf der Höhe Zeche Constantin Schacht VI/VII, rechts im Vordergrund Feldgärten.

Abb. 14.

Flugbild von Bochum-Wiemelhausen. Gebiet der aufgelockerten zweigeschossigen Bauweise. Im Vordergrund Reihensiedlung. Freigegeben durch RLM., Hansa Luftbild GmbH., Nr. 7074/36b.

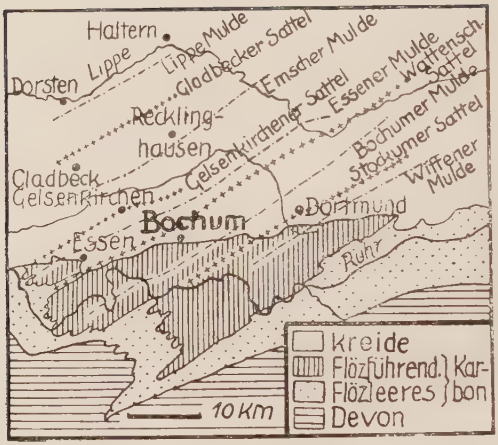

Abb. 15.

Übersichtskarte des rechtsrhein.-westf. Steinkohlenbezirks. Nach P. Kukuk.

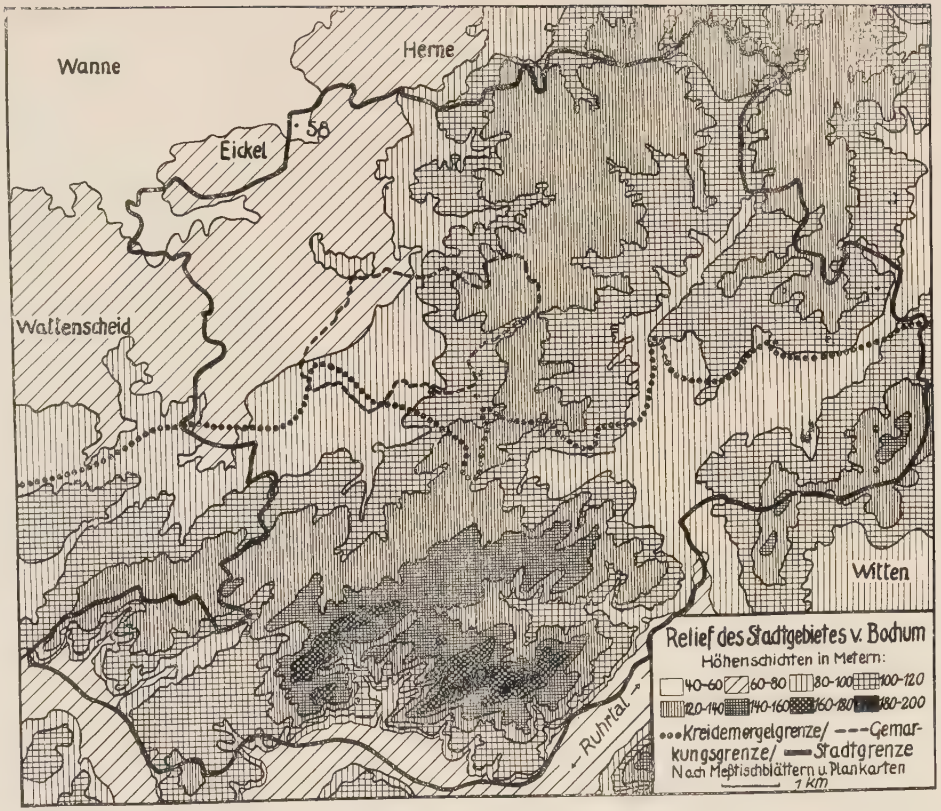
Wanne
Herne
Eickel
58
Wattenscheid
Witten
Ruhrtal
Relief des Stadtgebietes v. Bochum
Höhenschichten in Metern:
40-60
60-80
80-100
100-120
120-140
140-160
160-180
180-200
Kreidemergelgrenze/
Gemarkungsgrenze/
Stadtgrenze
Nach Meßtischblättern u. Plankarten
1 km

Abb. 16.

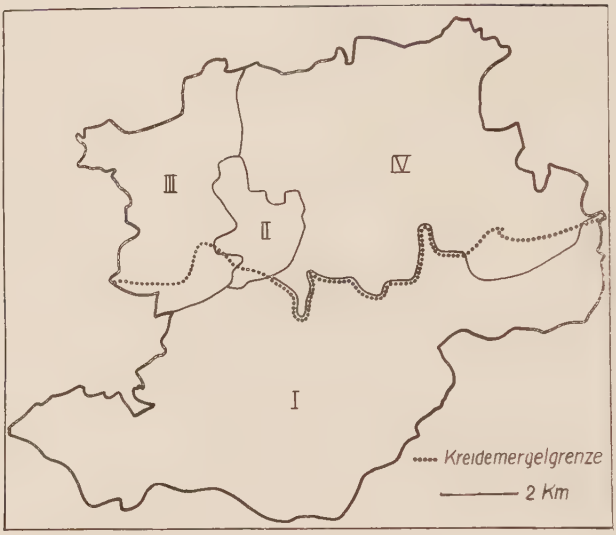

Abb. 17.

Großgliederung des Bochumer Raumes in vier Landschaftsräume von gleichartiger Oberflächenstruktur.

I Der am stärksten reliefierte Süden mit vorwiegend ländlichem Charakter, mit alten Werken und Bergbaubetrieben. II Das Hauptbebauungsgebiet im Reliefiefsten. III Der flache Westen und Nordwesten mit Großindustrie in weiträumiger Anlage. IV Der schwach reliefierte Norden und Osten mit Großschachtanlagen.

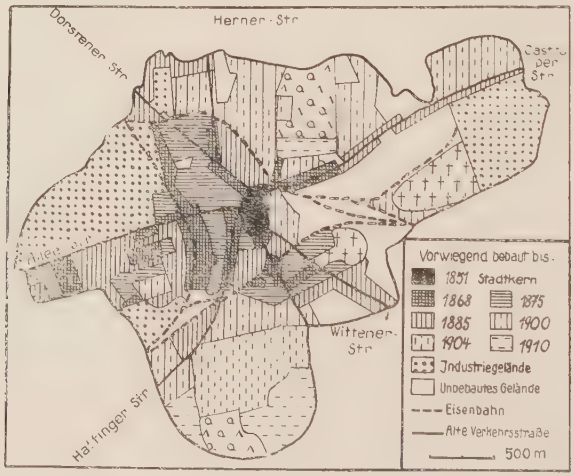

Abb. 18.

Die Stadterweiterung von Bochum (das Gebiet innerhalb der alten Gemarkungsgrenze und den Stadtteil Ehrenfeld umfassend). Die Siedlungsentwicklung ist entnommen: für die Jahre 1851—1885 alten Stadtplänen, für die Jahre 1900—1910 den Katasterkarten der Straßenbauabteilung. Angelegt für die einzelnen Straßen, auf Häuserblocks bezogen, im Maßstab 1:10 000.

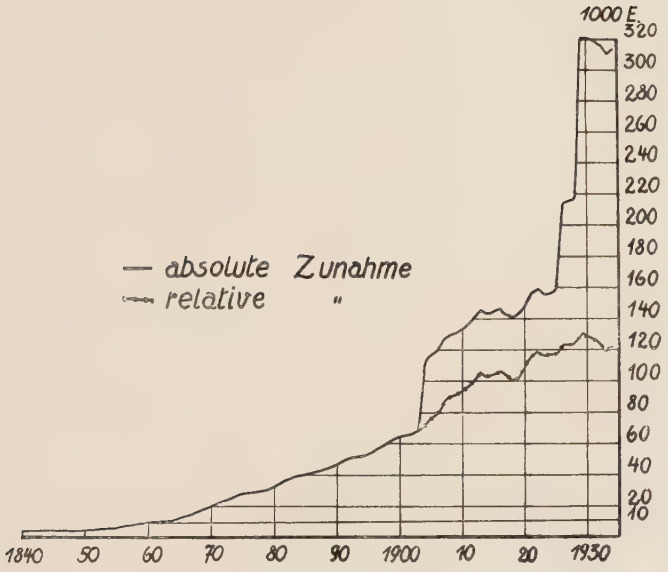

Abb. 19.

Bevölkerungszunahme der Stadt Bochum in den Jahren 1840—1934. Die relative Zunahme gibt die mutmaßliche Zunahme der Bevölkerung für das alte Stadtgebiet an

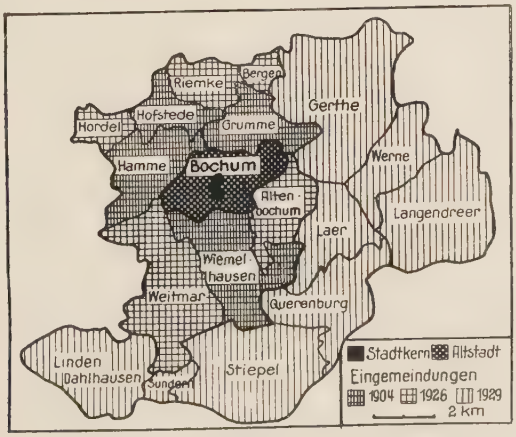

Abb. 20.

Entwicklung der Stadt Bochum.

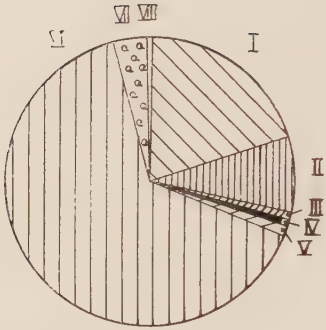

Abb. 21.

Prozentualer Anteil der einzelnen Siedlungselemente am Aufbau der Stadtlandschaft von Bochum.

		Gesamtfläche
I bebaute Fläche (einschl. der Hofräume und Hausgärten)	2430 ha [1]	= 20,08 %
II Wege, Straßen und Eisenbahnen	1020 „	= 8,41 %
III öffentliche Parks und Gartenanlagen	89 „	= 0,72 %
IV Spiel- und Sport-Plätze	78 „	= 0,64 %
V Begräbnisplätze	105 „	= 0,86 %
VI landwirtschaftlich genutzte Fläche [2]	7829 „	= 64,72 %
VII Wälder und Forsten	476 „	= 3,91 %
VIII Wasserflächen	83 „	= 0,66 %
	Gesamtfläche 12 110 ha	

[1] Die Flächenangaben in ha sind dem Vierteljahrsbericht des Statistischen Amtes der Stadt Bochum April-Juni 1930 entnommen.

[2] Von dieser Fläche entfallen auf Erbhöfe 1679 ha, das sind 13,9 % der Gesamtfläche.

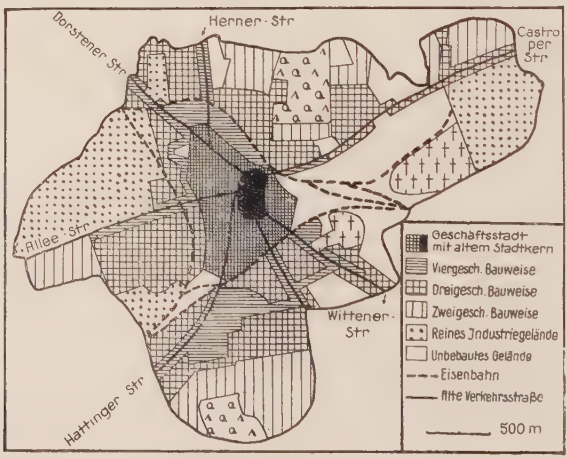

Abb. 22.

Das Baubild von Bochum (das Gebiet innerhalb der alten Gemarkungsgrenze und den Stadtteil Ehrenfeld umfassend).

Nach örtlicher Feststellung und dem Baustufenplan der Stadt Bochum vom 7. März 1933.

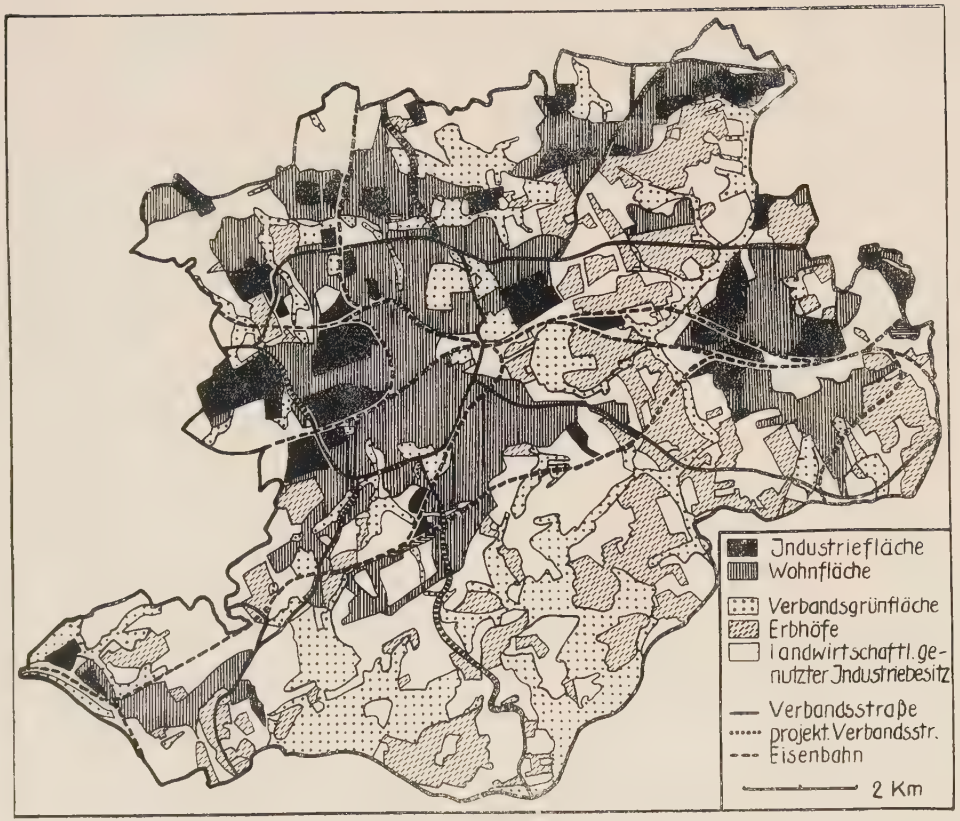

Abb. 23.

Die landschaftliche Struktur des Bochumer Raumes nach den Erscheinungsformen der Siedlung und Wirtschaft.

Verbandsgrünflächen, vorwiegend öffentliche Gartenanlagen, Parks, Friedhöfe, Kleingärten, kleine Waldbestände — fast unbesiedelt — (nach dem Grünflächenplan des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk von 1932).

Erbhöfe, geschlossene Baumgruppen, große Äcker, Viehweiden etc. — vorwiegend Einzelhofsystem — (nach den Angaben des Grundbuchamtes, Erbhofrolle Amtsgericht Bochum und dem Erbhofplan der Stadt Bochum vom 13. 2. 1935).

Landwirtschaftlich genutzter Industriebesitz, vorwiegend Äcker, Feld- und Nutzgärten, — siedlungsarm — Kleinsiedlung — (nach örtlicher Feststellung und Angaben des städtischen Grundstückamtes).

Wohnfläche, zwei-, drei- und viergeschossige Bauweise umfassend (nach örtlicher Feststellung, den Angaben des Stadterweiterungsamtes und dem Baustufenplan der Stadt Bochum vom 7. 3. 1933).

Verbandsstraßen (nach einem Verbandsstraßenplan des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk). Angelegt im Maßstab 1:15 000.

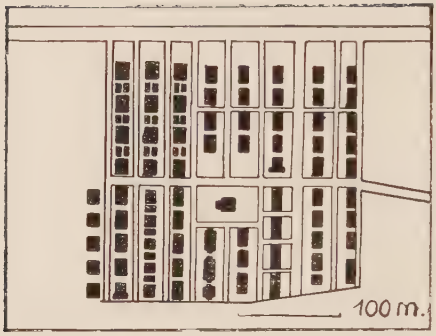

Abb. 24.

Die alte Kolonie Stahlhausen. Ausschnitt aus einem Lageplan des Bochumer Vereins.

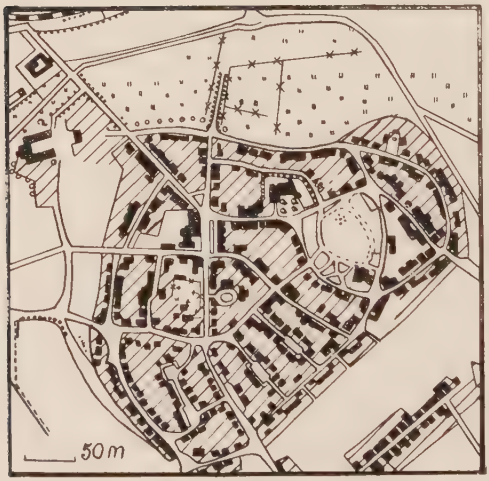

Abb. 25.

Kolonie Dahlhauser Heide in Bochum-Hordel. Nach Meßtischblatt 2577 u. 2504.

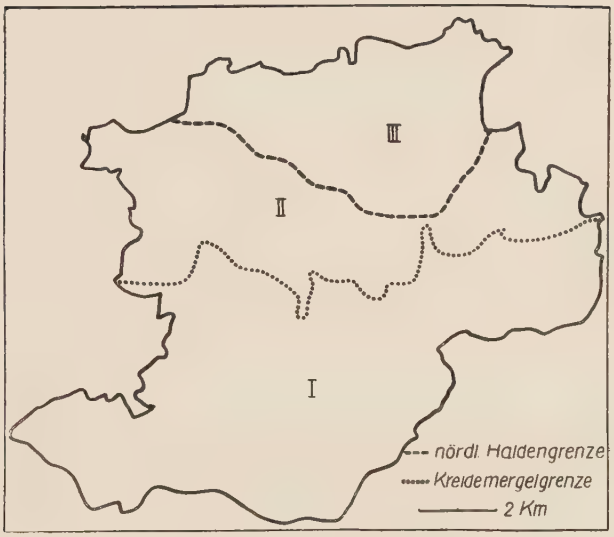

Abb. 26.

Großgliederung des Bochumer Raumes
nach Art und Verteilung der vorwiegenden Bergbaubetriebe.

I Das Stadtgebiet mit Resten alter Bergbaubetriebe und ehemaligem Stollenbergbau.
II Das Vorzugsgebiet der Schachtanlagen aus der Hauptindustrieepoche des 19. Jahrhunderts ohne Nebenanlagen mit großen Haldenkomplexen.
III Das Gebiet der modernen Großschachtanlagen mit großen Nebenproduktengewinnungsanlagen ohne Halden.

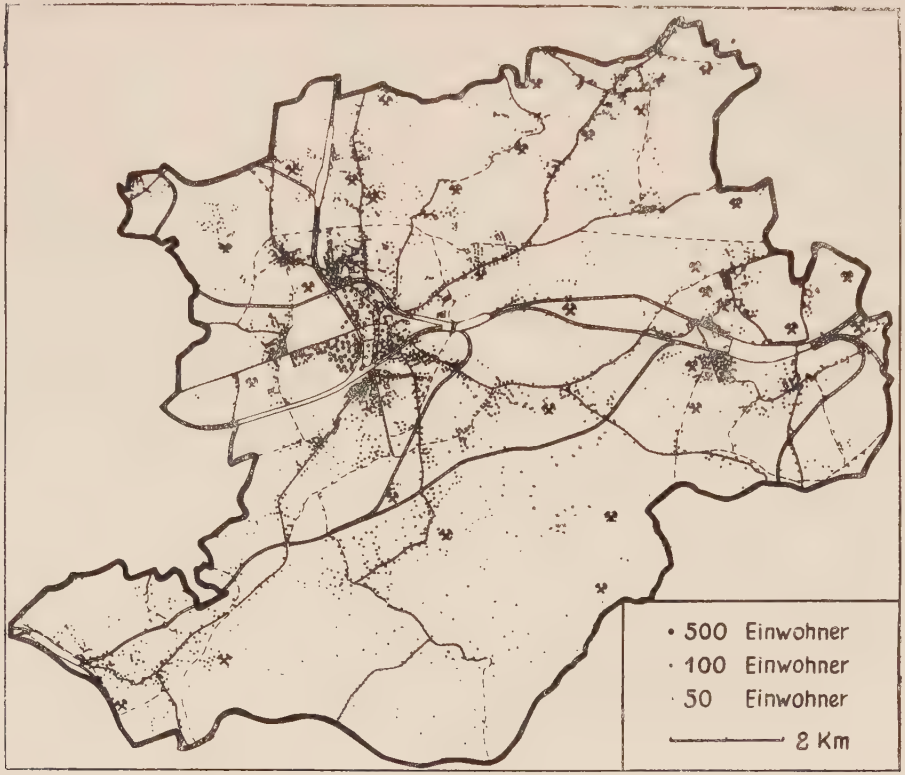

Abb. 27.

Verteilung der Bevölkerung im Bochumer Stadtgebiet.

Ausschnitt aus der Karte „Bevölkerungslageplan — Mittleres Industriegebiet — Maßstab 1:50 000", hergestellt vom Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk, Essen.

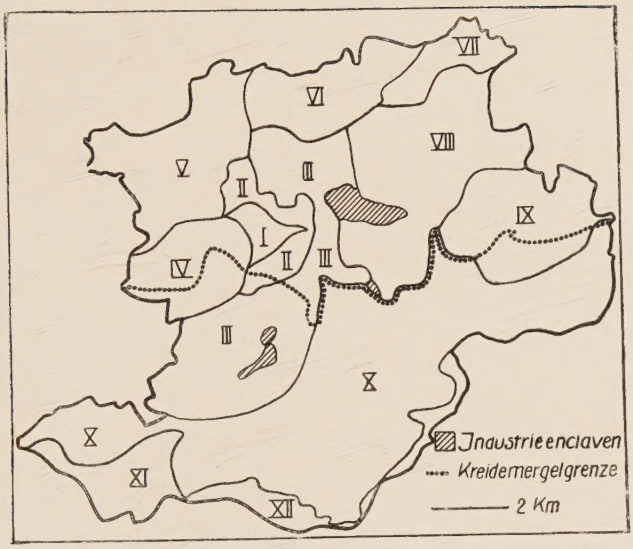

Abb. 28.

Großgliederung des Bochumer Raumes in zwölf Landschaftsräume.

I Die Innenstadt innerhalb des Eisenbahndreiecks.

II Das eng bebaute Wohngebiet innerhalb des Umgehungsringes.

III Das aufgelockerte Wohngebiet in Flachbauweise und mit starker Bezogenheit der Stadtteile Grumme, Altenbochum, Wiemelhausen und Weitmar auf die Innenstadt.

IV Der industrielle Westen.

V Das Industriesiedlungsmischgebiet mit den Stadtteilen Hamme, Hordel, Hofstede und Riemke.

VI Der landwirtschaftlich bestimmte Norden mit Großschachtanlagen.

VII Der industriedurchsetzte Stadtnebenkern Gerthe.

VIII Das rein landwirtschaftlich bestimmte Gebiet im Osten mit den Dorfsiedlungen Bockholt, Kirchharpen und Kornharpen.

IX Die stark industriedurchsetzten Stadtnebenkerne Werne und Langendreer.

X Der stark reliefierte, landwirtschaftlich bestimmte Süden.

XI Der schwach industriedurchsetzte Stadtnebenkern Linden-Dahlhausen.

XII Die Zone der Ruhrwiesen.

Die typischen Elemente in den 12 landschaftlichen Einzelräumen des Bochumer Gesamtstadtgebietes

	I Innenstadt	II engbebautes Wohngebiet im Umgehungsring	III aufgelockertes Wohngebiet	IV industrieller Westen	V Industrie-siedlungs-mischgebiet	VI der landwirtschaftl. bestimmte Norden m. Großschachtanl.	VII Stadtnebenkern Gerthe	VIII der landwirtschaftlich bestimmte Osten	IX Stadtnebenkern Werne-Langendreer	X der landwirtschaftlich bestimmte Süden	XI Stadtnebenkern Linden-Dahlhausen	XII die Ruhrwiesen
Relief	80—100 m flach	100—120 m flach	100—140 m (120 m Isohypse!) stärker reliefiert	80—70 m sehr flach	75—60 m äußerst flach	115—130 m flach	120—130 m flach	110—130 m (120 m Isohypse!) mäßig reliefiert, weiträumig	100—120 m mäßig reliefiert	100—196 m sehr stark reliefiert	um 100 m verhältnismäßig flach	um 70 m sehr flach
Vegetation												
Acker						+	+	+ +		+	+	+
Wiese						+	+	+		+	+ +	+ +
Wald						+ (Buchenwald)				+ +		
Art der Gärten			Hauptzone der Kleingärten, Einzel- und Vorgärten	1 Kleingarten Feldgärten	4 Kleingärten Haus- und Feldgärten	Haus- und Feldgärten	Haus- und Feldgärten	Erbhöfe	Haus- und Feldgärten 1 Kleingarten	Bauerngärten	Hausgärten	
Bebaute Fläche												
vorwiegende Haustypen	3-Etagenhaus	3—4 stöckiges Wohnhaus	Ein- und Zweifamilien-Wohnhaus	3—4 geschossige Mietskaserne	2 geschossige Arbeiterhäuser, vielfach in Kolonien 3 geschossige Mietshäuser innerhalb des Umgehungsringes	Arbeiterhaus, Kötter- und Bauernhaus	2—3-Etagenhaus 1—2 geschoss. Arbeiterh.	Einzelhof oder geschl. Dorfsiedlung	2 geschoss. Arbeiterhaus 3 geschoss. Mietshaus	Kötter- und Bauernhaus	2 geschoss. Arbeiter- und Etagenhaus	Kötterhaus und Bauernhof
eng bebaut	+	+		+			+ (an der Hauptstr.)		+ (an der Hauptstr.)			
weit bebaut			+		+		+		+	ganz weit bebaut in Flachbauweise		
Geschäftshäuser	+ Hochbauten	+ (zum Teil)	+ (vereinzelt)	+ (zum Teil)			+ (an der Hauptstr.)		+		+	
Siedlungstyp	Geschäftsstadt mit Stadtkern	reines Wohngebiet	reines Wohngebiet in Flachbauweise	Arbeiter- und Industrieviertel	industrielle Vororte und Arbeiterkolonien	Bergarbeitersiedlung (tritt stark zurück)	Stadtnebenkern	Dörfer in Ackerlandschaft	Stadtnebenkern	Streusiedlung (Stiepel geschl. Dorf)	Stadtnebenkern	Einzelsiedlung
Straßen												
alte Verkehrsstraße	+	+	+	+	+		+ (Hellweg)			+	+	
Verbandsstraße		+ (am Außenrand)	+ (Umgehungsring)	+	+		+	+	+	+	+	
Industriewerke												
Stollenbergbau u. alte Betriebe										+ +	+	+
Bergbaubetriebe seit 1850				+	+ +		+		+ +		+	
Moderne Großschachtanlagen					+	+ +	+					
Eisenindustrie				Bochumer Verein Röhrenwalzwerk Rombacher Hütte								
						Großziegeleien						
Industrieanlagen												
Riesenschornsteine				+	+	+	+		+			
Gasometer				+	+				+			
Fördertürme				+	+	+	+		+		+	
Großzechenanlagen mit Kohlenbunkern, Kesselhäusern, Koks-löschtürmen, Waschkauen etc.				+	+	+	+		+		+	
Halden				+	+	—	—		+ +			
Zechenbahndämme				+	+	eingeschnittene Zechenbahnen	eingeschnittene oder flache Zechenbahnen		+			
Seilbahnen				+	+	+ (nicht mehr im Betrieb)			+	+		
Klärteiche				+	+				+	+	+	+
Gesamtcharakter in bezug auf die Industrie												
ohne Industriecharakter	+	+	+ (Industrieenklaven)					+		+ +		+ +
stark industriedurchsetzt					+ +	Mischtyp: Ackerland mit Großschachtanlagen	+		+ +		+	
ausgesproch. Industriecharakter				+ +								
Die zugehörigen Gemeinden			Grumme, Altenbochum, Wiemelhausen, Weitmar		Hamme, Hordel, Hofstede, Riemke	Bergen, Hiltrop	Gerthe	Bockholt, Kirchharpen, Kornharpen	Werne, Langendreer	Stiepel, Laer, Querenburg, Sundern, Ober-Dahlhausen	Linden, Dahlhausen	

Abb. 29. + = vorhanden ++ = auffällig vorhanden — = fehlt auffälligerweise